LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)

ELEVII ŞCOALEI NAVALE DELA ANAPOLIS U. S. A.
PE O VEDETĂ

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XIV, Nr. 1—3 IANUARIE-MARTIE 194

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART ✯ Director : C-dor A. NEGULESCU

Numărul 1–3

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Wilson, 15 — Bucureşti I — Telefon 5.71.08
Cont C. E. C. 12.778

Ianuarie / Martie 1945

CUPRINSUL:

C. Amiral C. Negru: Din psihologia marinarului . pag. 1
* * * : Un om şi o carte de valoare . . . . . „ 10
Dr. L. S. Vieggistore: In jurul lumii . . . . . „ 13
Locotenent C. Coşereanu: Istoricul Navigaţiei Fluviale Română . . . . . „ 14
Aurel Tita: Momente Marine . . . . . „ 17
Dinu Soare: Barca lui Virgiliu . . . . . „ 17
* * * : Informaţiuni . . . . . „ 18
Necrolog: † Prof. univ. Marin Ştefănescu . . . . „ 23
† Generalul Virgil Bădulescu . . . . . „ 23
Lt. Paul Epureanu: Cronica sportivă . . . . . „ 25
PESCARIA ŞI PISCICULTURA
* * * : Editorial . . . . . „ 29
C-dor Tănase Ion: Ne lipseşte o flotă pescărească . „ 30
Alexandru Daia: Ştiuca . . . . . „ 32
* * * : Ce facem în lunile de iarnă . . . . . „ 33
* * * : Informaţii . . . . . „ 34

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 10.000	**Pentru particulari . . . . . Lei 2000** **Pentru străinătate . . . . . Lei 3000**

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 1000 lei (membri majori, ofiţeri activi şi pensionari); 500 lei (maeştri, subofiţeri).

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 200 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 350 lei pentru carnet, insignă şi statut, plus 100 lei pentru cei din provincie, înscrişi la Centrală.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 500 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere aceleaşi taxe ca mai sus. Pentru juniori doritori a primi ambele reviste, cotizaţia este de 1000 lei.

Plata articolelor : **Articole originale . . . . . 2000 lei pagina**
Compilări originale . . . . . 1500 lei pagina
Traduceri . . . . . 1000 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA WILSON No. 15, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 1000 lei membrii majori;

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 200 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 350 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

500 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 350 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 1000 lei în loc de 500

TARIFUL PUBLICITATEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	10.000.—	5.000.—	3.000.—
3 luni	20.000.—	10.000.—	6.000.—
6 „	40.000.—	20.000.—	10.000.—
12 „	60.000.—	40.000.—	20.000.—

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Vremea; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul român; C. A. M.; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare și Avia.

Reviste strine: L'Illustration; L'Illustrazione Italiana; Nautica Italiana; L'Italia Marinara.

FILIALELE L.N.R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Arad	Ing. Șef V. Pop	Centrul Nautic al Tineretului Arădean Eroul Lt. „Dante Gherman" (fost Clubul Mureș)
2. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
3. Bacău	Col. C-tin C. Ionescu	La Subinspectoratul P. P.
4. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
5. Brașov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
6. C.-Lung (Muscel)	Col. Barbu Zaharia	La Comenduirea Pieței
7. Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică.
8. Călărași	Eugen Cialâc	La căpitănia portului.
9. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniță Asan
10. Constanța	C-dor P. Zlatian	La Hotel Carol
11. Corabia (Romanați)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpitănia portului.
12. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
13. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
14. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
15. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
16. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
17. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
18. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
19. Vetrișoaia (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
20. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
21. Giurgiu	G-ral D. Petrovici	Prefectura județului
22. Iași	G-ral Hugo Schwab	La c-dt. regiunei teritoriale
23. Moldova Veche	Col. Theodorini Theodor	La căpitănia portului
24. Piatra Neamț	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura județului
25. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
26. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
27. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
28. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
29. Sintești (Ilfov)	C-dant Emil Paraschivescu	
30. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
31. Tg. Ocna	Col. Enescu	La judecătoria mixtă.
32. Tg. Ungheni (Iași)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
33. Timișoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul județului	La Clubul „Renașterea".
34. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
35. T. Măgurele	Lt.-col. Laurențiu Nicolau	La căpitănia portului
36. T. Severin	V. Netta	La șantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Wilson, 15 București I, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

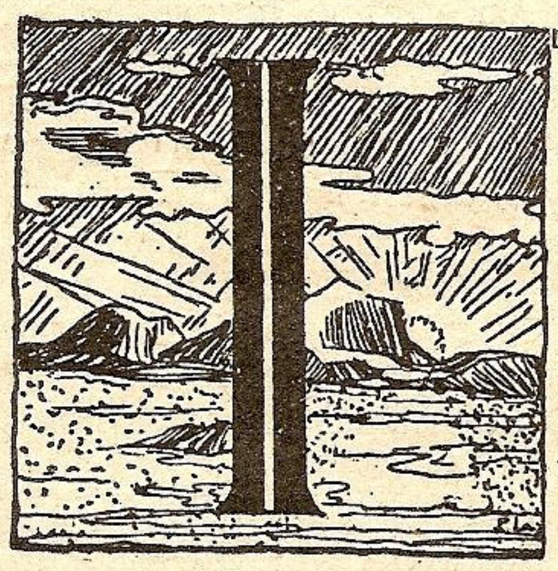
Rolul Ligii Navale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOȚI MARINARII, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

Din psihologia marinarului *)

de C. Amiral C. Negru



nţelepţul Scit Anacarsis, care a trăit în secolul VI-lea în. Ch. spunea „Sunt trei feluri de oameni: vii, morţii şi cei care trăesc pe mare".

Asupra psihologiei celor vii, râuri de cerneală s'au consumat de către cercetători de seamă, încât ar fi îndrăsneţ din partea mea să încerc a spune ceva despre psihologia diferitelor rase şi popoare.

Fără îndoială că înţeleptul Scit când pune pe morţi între oameni, el se referă la sufletul celor dispăruţi, şi care suflet trăeşte, credinţă pe care omenirea a avut-o din cele mai vechi timpuri în variatele manifestări, foarte inexplicabile, ale sufletului în timpul vieţii şi după moarte.

In Iliada lui Homer se spune că atunci când Patrocle e ucis de Hector, sufletul lui apare înaintea lui Achil, căruia îi prooroceşte moartea sub zidurile Troiei.

Iar documente recente ne spun că Robert Bruce, ofiţer de marină scoţian, coborându-se în cabina căpitanului, pentru a lua instrucţiuni asupra drumului de urmat, nu dă de căpitan, dar vede un strein, care scria la o masă. Ofiţerul atunci se urcă pe punte, întâlneşte pe căpitan şi cu el secoboară în cabină, unde nu mai vede pe individul de adineaori, dar găseşte pe masă un bilet, pe care era scris: „Cârmeşte spre Nord Vest". Căpitanul, intrigat, schimbbă drumul la Nord Vest, şi dă de o corabie, gata să se scufunde, dar, mirarea a fost mai mare când pe corabie vede în carne şi oase pe omul care scrisese scrisoarea, în cabina căpitanului.

Dar asupra sufletului celor morţi, cum şi a nenumăratelor manifestări ale sufletului, de natura dedublării celor vii sau bilocaţiunei cum se zice, din arătarea de pe corabie, numai disciplina spiritualistă poate să ne lumineze cu Ceva, Ceva care nu intră în subiectul paginilor de faţă, pagini care se ocupă numai de manifestările sufleteşti a celor care sunt în viaţă, de fapt numai de psihologia celor care umblă şi trăesc pe mare.

De un lucru pot să vă asigur, că nu voi face greşeală să desvolt aci noţiuni de şcoală, cât de sumare, asupra psihologiei. Pentru acei dintre cititori cari s'au săturat în şcoală cu definiţii atât de interesante, dar cam aride, ale acestei ştiinţe, ar fi să-i pierd pentru conferinţă, făcându-i să se strecoare încetişor spre uşa de eşire, iar pentru cei care nu sunt familiarizaţi cu această ştiinţă, nu e locul aci să le îmbogăţesc cu cunoştinţele psihologice, pe care, de altfel, nici eu nu le posed aşa, ca să pretind să le arăt aci şi utilitatea psihologiei, şşi raporturile ei cu celelalte ştiinţe: ca logica, morala, estetica, economia politică, pedagogia, şi altele.

Mă voi referi numai la etimologia cuvântului, care vine dela grecescul „psybe" (suflet) şi „logos" (vorbire), adică vorbire despre suflet, şi întrucât subiectul anunţat e psihologia marinarului, va trebui să vorbesc despre sufletul lui, cum s'a manifestat el în trecutul vremurilor, în timpul normal al vieţii pe mare, şi în timp de lupte navale.

A vorbi de psihologia marinarului, este, a vorbi de sufletul lui, aparţinând diferitelor rase şi popoare, căci, fără îndoială, fiecare individ are caracteristicele sufleteşti ale rasei şi a'e poporului din care face parte, şi numai în subsidiar se manifestă la el însuşiri sufleteşti, cu care viaţa de mare şi moştenirea din ascedenţii lui marinari i-au îmbogăţit sufletul, şi care însuşiri s'ar putea găsi în comun la majoritatea marinarilor; şi această modestă prezentare încerc, în cuprinsul acestor pagini.

---

*) Conferinţă ţinută în 1944, la sala Dalles.

ACI SE ARATĂ CUM INSUŞIRILE SUFLETEŞTI MARINĂREŞTI SE MOŞTENESC

Anatole France într'o pagină intitulată „Micii lupi de mare", spune „Copii marinarilor bătrâni, sunt ca şi părinţii lor. Sufletul lor e simplu, curagios şi răbdător, e din acelaş aluat ca al părinţilor lor. Aşa s'a născut, cu inima curată şi mare. Cine le-a făcut-o ? După Dumnezeu, părinţii şşi marea. Marea dă marinarului curajul, pentrucă îl hrăneşte din pericol. Şi de aceea, micii marinari au în sufletul lor de copii aceleaşi sentimente ca ale bătrânilor, strămoşii lor".

Comandor *N. Cristescu* în „Marea ca isvor de inspiraţia în poezia română" spune: Numai obicinuinţa singură, numai un nesfârşit şir de strămoşi thalassici, pot să creeze între om şi mare legătura, ce la un moment dat să ajungă la forţa unui instinct".

Scriitorul maritim grec Karkuvitza ne dă un exemplu foarte convingător, de influenţa ce o exercită moştenirea sufletească din strămoşi, asupra chemării la viaţa de mare a urmaşilor. El ne prezintă pe tânărul Foti, al cărui tată, bunic şi străbunic, toţi până la rădăcina neamului lui fuseseră marinari, şi care prin firele nevăzute ale sufletului marinăresc al strămoşilor, îl chemau, din cea mai fragedă copilărie, spre mare. Toţi copii de seama lui, în jocurile lor copilăreşti se îndeletniceau cu mingea, cu smeul, cu ţurca şi câte alte jocuri streine de apă. Cea dintâi jucărie a lui Foti a fost o cutie de chibrituri, în care înfipsese un beţişor drept catarg, îi legase două aţe cu sarturi, îi întinsese o foaie de hârtie ca velă, şi dându-i drumul pe mare se îmbarcă şi el, cu gândul, în corabia construită de el.....

Mai târziu, pe vremea gimnaziului, pe care dealtfel îl părăsi cu cărţile lui cu tot, cărţi, în care nu găsea nimic asemănător cu mulţumirea sufletească ce o avea, când privea tablourile însufleţite şi neînsufleţite din port. Când vedeam vreo corabie, care îşi ridica ancora să pornească în largul mării, spunea el, ori când auzeam uralele de „călătorie bună" ale femeilor ce îşi luau rămas bun dela cei ce plecau, sufletul meu sbura cu ei. Când vreo istorisire de naufragiu sosea în insula noastră, ori când vedeam copiii orfani rămaşi pe drumuri, femeile îndoliate, logodnicele neconsolate ; când naufragiaţii povesteau suferinţele lor, mă cuprindea un dor şi mai nebun. Dece nu eram şi eu pe corabie? Să mă lupt până la moarte cu marea..... Nu mai puteam răbda, spunea Foti.....

Cum tatăl meu lipsea cu corabia, iar mama de frică să nu mă îmbolnăvesc, rugă pe unchiu să mă ia cu corabia lui, şi cu toate că unchiului meu i se statornicise porecla că e un hapsân, şi că e mai bine rob la Alger decât pe corabia lui ..... mă îmbarcai cu el.

In portul Feodosia, din Marea Neagră, m'am întâlnit cu tatăl meu, care, când mă văzu sus pe vergă, rămase mut, fără glas. Ei băete ! Ce ai păţit ? Imi spuse el cu o voce tristă. Te-ai gândit bine ce vrei să faci ? Tată, tată, îi spusei eu, hotărârea mea poate fi rea şi necugetată, însă nu pot altfel, nu pot trăi altminteri, lasă-mă aci, căci altfel îmi iau lumea în cap şi nu mă mai vezi. Tatăl meu stătu puţin, mă privi drept în ochi şi clătină din cap. Bine fiule, fă ce te-o lumina Dumnezeu, şi binecuvântat să fi.....

După trecere de timp, primii o scrisoare dela mama mea, prin care mă anunţa că tata s'a prăpădit într'un naufragiu, şi că singurul sprijin al ei eram eu.....

Aşa am vagabondat 10 ani pe mare. Când într'un nul din voiaje, întorcându-mă la Pireu, mi-am pus în gând să mă duc pe acasă. M'am dus, şi am găsit mormântul mamei mele, care se sfârşise şi ea în acest răstimp, părăsit, plin de buruieni, iar pe Mario, amica mea de jocuri din copilărie, acum o adevărată gospodină.....

Ce să mai spun, decât că prin bătrâna Calomira, prietena familiei mele, o cerui pe Mario de nevastă; ne luarăm, şi dusei cu ea o viaţă fericită timp de 3 ani, fără să mă mai gândesc la mare. Intr'o zi, când fui invitat de vărul lui Mario, căpitanul Malamuco, la botezul corăbiei nouă, construită de el, văzui marea din nou, şi toate suferinţele şi greutăţile îndurate pe mare, le alungai ca pe nişte vise urâte. Nu mai îmi venea în minte decât îmbătarea ce îmi dădea marea, dulceaţa călătoriilor, fiorul pericolului şi desfătarea scăpării din el. Toate le părăsisem pentru o femeie. — In timpul sfeştaniei, în care se binecuvânta corabia, un băeţandru, printr'o mişcare greşită căzu în mare. Două afundări şi scăpai băiatul din apă. Il scăpai pe el, însă m'am încurcat eu în mrejele ei. De atunci, somnul, liniştea, bucuria, mă părăsiră, nu mai puteam lucra; încercam să mă duc în grădină, la ogor, la vie, toate mi se păreau streine. Umblam ca un zăpăcit pe malul mării, şi mă îmbătam de mirosul sărat al ei; Mario mă vedea dus pe gânduri şi îşi făcea cruce. Maica Precistă !, mi-a înebunit bărbatul, zicea ea cu îngrijorare, şi umbla dela o biserică la alta, să dea acatiste pentru însănătoşirea mea.....

Intr'un amurg, când stăteam îngândurat pe o stâncă, văd în faţa mea o corabie cu pânzele întinse pentru uscat ; atunci, toată viaţa celor 10 ani trăiţi pe mare, mi se înfăţişa ca într'o panoramă şi sub impulsul moştenirei strămoşeşti alerg acasă, şi cum Mario lipsea la isvor, arunc hainele pe umăr, iau punga de sub pernă şi mă strecor ca un hoţ spre mare, desprind o barcă dela ţârm, şi ajung la corabie. Deatunci viaţa mi-e un vis. Mă întreb dacă mă voi pocăi. Nu ştiu, şi chiar dacă vreodată mă voi întoarce în insula mea, tot nu voi avea odihnă. Mă cheamă Marea.

SE POATE VORBI DESPRE UN SUFLET MARINĂRESC AL MARINARULUI ROMÂN ?

Pentru unii din Dvs., poate, care ar fi dorit să audă dela mine o prezentare a psihologiei marinarului român; ca alţi mulţi, spun şi eu: aceasta ar fi greu, deoarece ne este cunoscut de toţi, ca prin obârşie românul este păstor, agricultor şi luptător. Noi nu avem o populaţiune maritimă, care, din moşi strămoşi să se fi îndeletnicit cu viaţa de mare, viaţă care să-i formeze un suflet marinăresc; căci sufletul unui individ, ca şi al unui popor, nu este o alcătuire de o viaţă de om, şi nu se poate forma, cum se pot forma muşchii fizicului, într'o viaţă de om şi în mai puţin chiar. Sufletul, se trage din depunerile sufleteşti ale unei serii nesfârşite de înaintaşi, şi totuşi, vom găsi şi la tănăra noastră marină însuşiri sufleteşti, şi activităţi marinăreşti, pe care le aflăm în popoarele cu lung trecut marinăresc, ceeace ne arată a adaptare minunată a poporului nostru, la îndeletniciri streine de viaţa moştenită din strămoşi.

CE CONTRIBUE LA FORMAREA SUFLETULUI ?

Este cunoscut că pământul cu orografia şi apele lui, clima, hrana, modul de trai, influenţează, ca agenţi fizici, asupra formării sufletului individului, adevăr pe care îl pot ilustra prin următorul exemplu: Indianul, înconjurat de un vast orizont albastru, cu pă-

duri frumoase în care ciripesc mii de păsări de tot soiul, şi unde strălucesc încântătoare jocuri de lumină, ţară în care pământul dă flori bogate, ce exaltă parfumuri minunate, pământ în care hrana zilnică se câştiga fără prea multă trudă, sufletul omului care trăeşte într'o astfel de ambianţă, se formează altfel decât al celui care trăeşte în părţile gheţoase, în mijlocul viscolelor şi furtunilor triste şi năprasnice ale nordului, cu lungile şi posomorâtele nopţi de iarnă şi cu un pământ lipsit de hrană, de verdeaţă şi de flori. Aceasta explică cum psihologia indianului se poate exprima în proverbul următor, care nu se găseşte decât la popoarele indiei. „Este mai bine a şedea jos decât în picioare, a fi culcat decât a şedea jos, a fi mort mai bine decât culcat".

PĂRERI AUTORIZATE

Filozoful francez Alfred Fouillet spune şi el că situaţia geografică a solului locuit de un popor, contribue la modelarea sufletului, într'un fel sau altul, pentru locuitorii dela uscat; şi dacă aceasta este adevărat, şi este, pentru individul ce trăeşte la uscat, este tot atât de adevărat că viaţa pe mare, în lupta cu elementul înşelător şi instabil al mării, ,cu întâmplările şi fenomenele legate de viaţa pe mare, înrăuresc şi contribue la formarea unui suflet altul decât al omului dela uscat ; pentrucă stările sufleteşti sunt influenţate de modul în care trăeşti, şi când aceste influenţe se repetă zi de zi, în cursul vieţii pe mare, ele sfârşesc prin a trece în alcătuirea sufletului aceluia care le înregistrează, formându-i un suflet adecuat modului în ccare trăeşte şi cum trăeşte.

Orizontul nesfârşit al mării, panorama scăldată în valuri, în azur şi în strălucirea soarelui, şi care dă în fiecare zi marinarului aspecte nouă şi măreţe, toate acestea sunt privelişti de care marinarul se bucură, gustându-le din plin în viaţa pe mare, şi care îi modelează sufletul.

Scriitorul italian Rancagli spune undeva: De câte ori sub tricoul albastru, spălăcit de mare al marinarului, nu se ascunde un suflet, care nu aşteaptă de cât împrejurarea ca să se manifeste, sub toată bogăţia însuşirilor sufleteşti. Această nu însemnează, că marinarul este un om altfel decât ceilalţi, dar că, *viaţa de mare*, educatoarea prin excelenţă a caracterului, scormonitoare a virtuţilor ancestrale, iniţiatoare de noui virtuţi, exercită asupra sufletului o influenţă, care îl modelează, îl transformă pentru totdeauna.

O ALTĂ PĂRERE MAI PUŢIN AUTORIZATĂ CA A LUI FOUILLET, DAR PĂREREA UNUI MARINAR, A MEA.

Nu afirm că cei 40 de ani de carieră marinărească şi cei circa 1.000.000 km. pe care i-am făcut pe mare în acest timp, mi-au format un suflet de marinar, în înţelesul psihologic al subiectului din aceste pagini. Aceasta nu era posibil. Când din moşi strămoşi n'ai moştenit nimic marinăresc, când în copilărie n'ai înnotat decât pe lacul Plăcinta, din jurul Bucureştilor, de unde era să moştenesc sufletul de marinar, pe care îl cere titlul conferinţei „Psihologia marinarului?" Dar, am constatat un fapt, că, în decursul vieţii mele *de marinar făcut*, iar nu născut, de câte ori treceam prin împrejurări grele, periculoase, şi am avut câteva în carieră, făceam jurământ că dacă scap, nu mă mai prinde pe mare, şi odată trecut pericolul, uitam ca pământul şi jurământ şi tot, şi rămâneam cu acelas statornic ataşament, şi dorinţă, ca să nu zic exagerat chemare, pentru mare.

Homer istoriseşte, că Ulysse când trecu cu corabia lui printr'un loc populat cu acele adorabile, dar periculoase fiinţe, care erau sirenele din legendă, monştri delicioşi, al căror corp, cap şi braţe, erau tot ce frumuseţea şi graţia femenină a avut mai perfect, şi ale căror picioare acoperite cu solzi, aveau formă de peşte ; şi pentrucă mateloţii să nu fie ademeniţi de cântecele lor divine, înfundă urechile marinarilor cu ceară, ca să nu le audă vocile lor dulci, şi să fie înclinaţi să le urmeze. Şi totuşi, sub poezia asta mincinoasă, legenda sirenelor are ceva din adevărul etern, şi anume, că sufletul pe care Homer îl atribue sirenii, e sufletul mării care te chiamă, e ademenirea pe care marea o exercită asupra celor care o iubesc şi trăesc pe ea. Aşa se explică, dece marinarul care a suferit atât pe mare, uită tot şi se reîntoarce din nou la ea. Marea, e sirena feroce şi încântătoare, iar marinarul se va lăsa vecinic atras de vocea şi ispita ei.

Acelaş efect a avut marea şi asupra mea; şi dacă nici moştenirea din părinţi şi nici timpul n'a fost îndeajuns de lung pentru formarea unui suflet marinăresc, totuşi, viaţa pe mare a lăsat o dâră marinărească în sufletul meu, mi-a împântat în el cel puţin nostalgia mării, pe care o simt şi acum şi fără îndoială că, moştenitorii mei, pe care i-aşi fi îmbiat către mare, ar fi moştenit dela mine, dacă nu un suflet înnăscut de marinar, cel puţin o înclinare mai pronunţată pentru mare, care trecută şi ea în urmaşii noştri ar fi făurit şi îndreptat sufletul pe făgaş marinăresc, pentru îmbogăţirea marinei româneşti cu elemente marinăreşti, şi pentru întărirea adevărului, pe care paginile de faţă se străduesc să-l demonstreze.

GREUTĂŢILE VIEŢII DE MARE MODELEAZĂ SUFLETUL MARINARULUI

Meseria şi deci viaţa de marinar se aseamănă atât de puţin cu activitatea omului dela uscat, încât ea cere dela sufletul şi fizicul celui ce se devotează marei, cel mai desăvârşit dispreţ de pericol, o mare abilitate a-i face faţă şi o adaptare la această viaţă. Ea nu se poate învăţâ la orice vârstă, căci nu la orice etate şi oricine se poate urca în arboradă, pe o noapte rece întunecată, cu o ploaie torenţială şi cu un vânt desănţuit, şi să strângă o velă, în care unghiile nu se pot înfige, şi care e bătută atât de tare de vântul furios, încât eşti fericit dacă poţi scăpa să nu te arunce în mare. Şi dacă aceasta este o parte din viaţa obicinuită pe vasul cu pânze, pe nava cu maşină şi elice, forma pericolului s'a schimbat, s'au mai bine zis, alte pericole s'au adăugat celor vechi, din vremea navigaţiei cu pânze.

Câtă tărie de suflet şi de fizic nu se cere marinarului de pe un torpilor, de exemplu, care trebue să meargă cu viteza de 40 mile, adică 74 km. pe oră, înfruntând ploaia, vântul şi valurile nebune, şi să atace un cuirasat, ale cărui proectoare îl orbesc, iar tunurile întinse spre el, dau mastodontului înfăţişarea ghimpilor unui arici monstru care se apără. Şi chiar fără a fi în război, dar pe o mare rea, când din cauza tangajului elicele ies afară din apă, şi trec dela viteza de 250 de rotaţii, la 2.000 de tururi pe minut, situaţie în care, o secundă de întârziere din partea mecanicului, care trebue să micşoreze pătrunderea aburului

în cilindru, poate să producă ruperea axului, şi aceasta, la fiecare tangaj, adică de câteva mii de ori pe zi, şşi câte zile? Şi atâtea alte împrejurări, care pun pe marinarul de pe vasul modern, în situaţii tot atât de grele, dacă nu mai grele ca în vremea vasului cu pânze.

Pe de altă parte, progresele în secolul în care trăim, au făcut să apară noi mijloace de luptă, aeroplanul şi submarinul. Aceste noi mijloace, este sigur că iniţiază o transformare în structura psihologică a omului menit să le întrebuinţeze şi să trăiască pe ele, ca de exemplu în viaţa pe submarin.

Omul, e lăsat dela Dumnezeu să trăiască la suprafaţa pământului, încât viaţa pe submarin, deşi redusă numai la timpul de război şi la cel al pregătirei lui în timp de pace, totuşi, e un timp apreciabil din viaţă, şi fatal sufletul lui va trebui să sufere o schimbare, pentru a se adapta mediului în care natura nu l'a creiat să trăiască. Viitorul, ne va da cu siguranţă o serie de marinari cu psihologie aparte.

Iată într'adevăr ce spune şi Vice Amiralul Bălănescu, într'un articol-studiu intitulat „Concepţia şi formele războiului pe mare":

„Pe submarine, viaţa se trăieşte într'un mediu cu totul opus naturii umane, căci omul nu este creat să trăiască sub apă".

MOMENTE DIN VIAŢA DE MARE CARE INFLUENŢEAZA SUFLETUL MARINARULUI

De două zile, spune pierre Loti părtaş la furtuna de pe coasta Chinei, vântul urla în jurul nostru, cerul devenise negru, iar noi fugeam goniţi de furtună, care îţi făcea frică. Valurile mari se răsuceau, arătându-şi crestele albe şi ne loveau repezindu-se asupra vasului cu toată furia lor nestăpânită. O ploaie rece brăzda cerul cu săgeţi albe care biciuiau, usturau ca sfârcul biciului. De două ore, sus în arboradă, gabierii obosiţi, sfichiuţi, îngheţaţi, usturaţi, de tot ce-i loveau; de jerbele de spumă din valuri asvârlite de vânt, de ploaia şi grindina din cer, se căsneau cu mâinile sgârcite de frig şi crăpate până la sânge, să strângă velele ude, bătoase, care se umflau de vântul furios. Erau fericiţi să se poată ţine pe vergi, să nu fie luaţi de vânt şi se agăţau cu desnădejde de parâmele din arboradă, care le alunecau din mâini fiind ude. Strigăte de îngrijorare se auzeau sus în arboradă, dela gabierii înşiraţi pe vergi ca boabele pe ciorchine, strigăte răguşite, strigăte de durere. Unul şi-a prins mâna în ceva, altul cu degetele încleştate şi care nu se desfăceau decât jupuindu-se până la carne vie, un altul mai slăbănog, sgârcit de frig, simţea că nu se mai poate ţine, că-i vine ameţeală şi că o să cadă jos fără să vrea. Coi mai rezistenţi de mila lui îl legau, încercând să-l scoboare pe punte. In astă confuzie şi desordine din arboradă, abia se distingeau ciorchinele de oameni proectaţi pe cer. Deodată într'un sbucium mai teribil al vasului, umbra ciorchinului de oameni îşi schimbă forma, şi două corpuri omeneşti cad în valurile mării, iar un altul se prăbuşeşte pe punte. Li se aruncă colaci de scăpare, dar fără folos. Era mai bine să nu-i vezi apărând la suprafaţa valurilor, căci vasul nu se putea opri a-i pescui din cauza pericolului de a pune nava între valuri. De două zile, toţi trăiam muiaţi ca în apă, mâncare ca vai de lume, nedormiţi, sleiţi de puteri, în aşteptarea calmului care nu ştii când va veni.

Situaţiuni periculoase ca cea descrisă de Loti nu sunt rare în viaţa marinarului, dar ele au efectul de a influenţa, de a forma un suflet propriu omului ce-şi trăeşte viaţa în aste condiţiuni, de a forma o psihologie a marinarului.

DIFERENŢA INTRE MANIFESTĂRILE SUFLETEŞTI ALE INDIVIDULUI DELA USCAT ŞI ALE MARINARULUI

Vă sunt cunoscute, fără îndoială, numeroasele manifestări de bravură, de eroisme fără pereche, de curaj, etc., etc. săvârşite în diferitele războaie, şi mai cu seamă în războiul prezent; dar, par'că cele făptuite de marinar au pecetea lor aparte, sunt altfel nuanţate datorită felului de viaţa pe care o duce. Intr'adevăr, în marină, multe din aceste manifestări sufleteşti se arată în timpul vieţii de calm social, când omul dela uscat nu are de luptat decât cu nevoile vieţii de mare, care îi pun viaţa în risc, ca şi cum ar fi în război.

Este explicabil cum starea de război, face să apară, prin instinctul de conservare care se ascute, însuşiri sufleteşti care în vremuri normale stau în stare latentă, şi nu se manifestă, pe câtă vreme, aceleaşi însuşiri care se arată în timpul normal al vieţii în marină, constitue apanajul sufletesc al individului format în viaţa grea a mării, viaţă, care face să se înregistreze în sufletul marinarului însuşiri speciale felului de viaţă pe care o duce.

INSUŞIRI PSIHOLOGICE COMUNE MULTOR MARINARI

După aceste foarte sumare consideraţiuni, asupra împrejurărilor şi felului de viaţă care iniţiază, formează şi trece în moştenire unele însuşiri marinăreşti, individului care se consacră vieţii pe mare, voi ilustra prin câteva exemple, parte din acele însuşiri, pe care le întâlnim mai mult şi mai mult, la mare parte din marinarii tuturor popoarelor, ceeace ne-ar îndreptăţi să spunem că ele fac parte din psihologia marinarului.

Prin aceasta nu trebue să se creadă că trăsăturile sufleteşti arătate în exemplele aduse, sunt zestrea psihologică tuturor marinarilor, cu alte cuvinte, că în cel dintâi marinar care ne va eşi înainte, găsim una sau mai multe însuşiri arătate aci.

După cum, în pădure găseşti pe lângă brazii viguroşi, care formează frumuseţea şi dă viaţă pădurii, tot în ea găseşti şi copaci mai chirciţi, care trăesc şi ei la umbra şi adăpostul celorlalţi; tot aşa, în pădurea de catarge care e marinăria, găseşti şi elemente mai slabe, sau în formaţie sufletească marinărească, ceeace nu ştirbeşte cu nimic măreţia îndeletnicirei şi nu-i deformează aspectul marinăresc.

1. Sentimentul superstiţiei şi al credinţei în D-zeu.
2. Fraternitatea marinarilor.
3. Sentimentul tradiţiei marinăreşti.
4. Spiritul de sacrificiu.
5. Sentimentul egalităţei la marinari.
6. Instinctul de curaj. Eroism marinăresc.
7. Cultul drapelului.
8. Dispreţ de moarte.

SENTIMENTUL SUPERSTIŢIEI ŞI AL CREDINŢII IN DUMNEZEU

Trăsătură psihologică cea mai generală a marinarilor tuturor raselor şi popoarelor, e fără îndoială bogăţia superstiţiilor care stăpânesc lumea marinarilor.

Acest accent psihologic e foarte explicabil, întrucât omul primitiv, şi cu el şi marinarul timpurilor trecute, neputând să-şi explice cauzele diferitelor fenomene ale naturii la care era părtaş. Ce este un cutremur pe pământ, un uragan, a cărui tărie şi furie marinarul o simţea mai ales, ce e o trombă marină, fosforescenţa mării etc., etc., le atribuiau pe fie care din ele unei divinităţi bune sau rele, pe care deşi nu le vedea, dar le simţea prin nenorocirile sau bunurile pe care i le dădea. Sunt încă şi astăzi popoare maritime, cari, cu toate explicaţiile pe care ştiinţa veacurilor a dat-o acestor fenomene, continuă să creadă în puteri supranaturale a finţelor nevăzute, care dau naştere la aceste fenomene. De aci, o sumă de credinţe şi superstiţii care stăpânesc încă şi azi pe marinarii lumei civilizate.

Cred că e mai repede, o superstiţie, decât un proverb, când marinarul spune ca să erarhizeze greutăţile: „Te duci la război fă o cruce; pleci pe mare fă două; vrei să te însori, fă trei.

Superstiţii, pentrucă foarte mulţi marinari sunt însuraţi şi-au întemeiat căminuri foarte solide şi statornice.

Marea, în deosebi, în toate timpurile şi la toate popoarele a dat naştere la numeroase superstiţii, întrucât marinarul necunoscând-o decât foarte superficial, marea, a fost pentru el o enigmă, era pentru marinar o putere oarbă, o forţă teribilă, pe care nu o putea stăpâni,atât timp cât n'a putut să plutească şi să meargă pe ea decât cu puterile lui corporale; căci veacuri dearândul marinarul n'a putut lupta contra ei decât cu rama, vela a venit târziu de tot, iar maşina în timpuri recente.

Nu sunt decât patru secole şi jumătate, decând marinarii celui mai civilizat colţ de lume, Europa, nu cunoşteau nimic despre lumea nouă, America. Ce era dincolo de orizontul cunoscut, dar foarte restrâns al navigatorului, fiecare credea după închipuirea lui. Dacă un marinar mai îndrăzneţ se depărta de ţârm şi nu se mai întorcea, era mai uşor să se explice dispariţia lui printr'un CE supranatural, decât printr'un naufragiu firesc.

Cum naufragiile erau foarte dese, marinarii cari scăpau din ele, povesteau întâmplările prin care au trecut cu groază, iar imaginaţia lor le mai exagera, înbogăţindu-se astfel legendele şi superstiţiile, care au pus stăpânire pe cei ce-şi trăesc viaţa pe ape, sau pe ţârmul ei.

Marea era populată pentru marinarii timpurilor vechi cu monştrii, cu zei dusmănoşi, care deslânţuiau în fiece clipă vânturi în contra cărora marinarul nu putea lupta, decât cu ajutorul altor zei.

Fiecare colţ de mare are legenda şi a născut superstiţiile lui. La Capul Malea, în Sudul Greciei, superstiţia transmite că Poseidon, zeul mărilor chiar, trimetea valurile mari în potriva corăbiilor, silindu-le să se întoarcă din drum.

La intrarea în Bosfor stâncile plutitoare nu lăsau decât o trecere îngustă, după care se apropiau, închizându-o în urma marinarului neprevăzător, care încerca să treacă prin ea.

Sunt popoare, şi din ele marinarii lor, care cred că mişcările de Flux şi Reflux sunt datorite unor divinităţi, a căror respiraţie şi gesturi dau naştere la umflarea apelor mării.

Fulgienii din Ţara de Foc cred într'un monstru marin numit Lucooma, care dă naştere la maree şi furtuni.

Marinarii din Nordul Germaniei spun că omul din Lună, gigantul, e care soarbe apa şi o trimite asupra pământului şi avem fluxul.

Marinarii după ţârmul Bretaniei au superstiţia că în general băeţii se nasc la flux şi fetele la reflux.

In multe ţări marinarii atribue valurilor mării calităţi, ori puteri supranaturale. Aşa în Galicia Spaniolă, sactuarul dela Lazanda e cercetat în anumite zile de femeile marinarilor, care se cred apucate de diavol. După rugăciune se duc la ţârmul mări, îşi ridica fustele şi se lasă a fi udate de trei valuri: dacă valul al treilea le stropeşte bine, sunt convinse că se vindecă.

Populaţiunile marine din Polinezia au superstiţia că coastele abrupte, falezele, capurile, sunt locurile de unde placă sufletele pe cealaltă lume.

In Noua Zeelandă sufletele se adună pe capul Reinga de acolo se precipită în mare.

Un proverb Latin spune: când dublezi capul Malea, din Sudul Greciei, zi adio zeilor casii (penaţilor). Iar un proverb Grec spunea: „Cel care trece pe lângă Malea, trebue şă-şi uite patria".

Locuitorii insulelor Havai şi cu ei marinarii, cred că în timpuri imemorabile, în epoca când Oceanul acoperea tot pământul, o pasăre enormă a făcut un ou, care clocit de soare a dat naştere insulelor Havai.....

Exemple numeroase ar putea ilustra superstiţiile ce stăpânesc sufletul marinarilor, din cele mai vechi timpuri.

Dar, dacă puterea mării şi fenomenele ce întâmpină pe mare, a făcut din marinar un suflet plin de credinţe stranii şi superstiţii copilăreşti, tot marea e care la făcut încrezător în Dumnezeu, singura putere dela care îi poate veni sscăparea, când elementele naturii s'au coalizat contra lui.

Istoricul naval Pacini spune în volumul „La Marina", că pe bordul unei nave de comerţ cu pânze, un marinar, în timpul unui vârtej de vânt căzu în mare. I s'a aruncat tot ce era la îndemână, pentru a-l salva, dar cum vijelia era prea mare, şi echipajul redus, nu s'a putut face manevra necesară pentru a încerca scăparea lui. Când nenorocitul a văzut că nava îşi continuă drumul, şi nu mai e nici o speranţă, scoase cuţitul dela brâu, cu gând să-şi scurteze suferinţele. Dar, invocând pe Dumnezeu spunea el, şi-a schimbat gândul, şi pentru a nu mai fi îndemnat, în nenorocirea lui, de a-şi pune capăt zilelor, aruncă cuţitul în mare.

Fu găsit după patru ore, şi istorisind drama lui, marinarul ăsta simplu, nu s'a îndoit deloc că supunându-se voinţii lui Dumnezeu, are sorţi de scăpare; şi a scăpat.

FRATERNITATEA MARINARILOR

Cine cunoaşte cât de puţin viaţa oamenilor de mare, ştie că nu e port pe întinsul apelor, care să nu aibă bârfitorii lui: critici fără replică, marinari în concediu, sau în retragere care examinează şi dau sentinţe la toate manevrele şi la toţi Căpitanii de vase, care intră sau ies din port. Pe unul îl notează „Marinar de doi lei perechea", pentru că i s'a părut criticului, că a pus prea devreme cârma, făcând volta în vânt. Ori! „trebue să fie vreun cuconaş din Capitală, care acum s'a suit în barcă", îl notează pe un altul. Şi aşa pe toţi şi pe toate.....

Dar, să ferească Dumnezeu să se anunţe că pe bancul sau stânca din apropiere de port, sunt nişte marinari în luptă cu moartea, că criticaştrii noştrii, fie ei marinari tineri, ori bătrâni, se reped cu o abnegaţie demnă de adevăraţi eroi, pentru a salva pe cei în pericol, riscându-şi viaţa.

Acest adevăr se poate ilustra prin nenumărate exemple, din care voi da unul, din portul Dieppe.

Pe o furtună violentă, o navă cu opt oameni de echipaj şi doi pasageri, se apropia de digurile de intrare ale portului Dieppe. Vântul puternic nu permise nici unui pilot să iasă, pentru a conduce nava în port. Tănărul Boussard, pilot, al cărui tată, pilot şi el, s'a prăpădit pe când încerca o salvare, văzând că nava ce vrea să intre, făcea o manevră greşită, care ar fi trântit-o pe dig, încerca să o dirijeze prin portavoce, dar nereuşind, nu stătu mult la gând, se încinge cu o parâmă, al cărui unul din capete îl leagă la cheu, se asvârli în valuri, şi după mari sforţări ajunge aproape de navă. Dar, valurile şi vântul îl izbesc şi îl depărtează. De douăzeci de ori e aruncat şi rostogolit înapoi de valuri, dar, Boussard încearcă mereu. Intr'un moment dat dispare sub navă, toţi îl cred pierdut, când deodată iese la suprafaţă ţinând în braţe un marinar, aproape fără viaţă. Ajuns în fine la navă, leagă parâma cu care era încins, învaţă pe marinari cum să se servească de ea, şi răuşeşte să scoată la mal 7 naufragiaţi pe care i-a smuls furiei valurilor.

SENTIMENTUL TRADIŢIEI MARINĂREŞTI

Tradiţia, acest sfânt patrimoniu sufletesc, care leagă prezentul de trecut, şi ţine întinse şi în vibraţie firile sufletului nostru, cu acelea ale înaintaşilor noştri, dela care moştenim virtuţile care se arată în noi, când împrejurările fac să vibreze coardele nevăzute ce ne leagă de trecut, ceeace se traduce în limbajul ştiinţei psihologice că, există o memorie a generaţiilor cure păstrează întipărite evenimentele dealungul anilor trecuţi.

Acest adevăr, ne îndreptăţeşte să afirmăm că sufletul de marinar, rezultă mai mult din vieţile anterioare, trăite de strămoşii marinari, dar se întăreşte şi din exemplele citite, sau văzute.

Exemplul ce dau ilustrează acest sentiment, pe care care îl găsim la foarte mulţi marinari, şi care la mulţi merge până la sacrificiu vieţii. Pentru mulţi însă acest sentiment este inexplicabil. Pentru ce? se întreabă unii, Comandantul Roche, despre care veţi auzi aci, nu s'a salvat când putea să o facă, şi la ce şi cui a servit sacrificiul vieţii lui. Pentru ce Căpitanul Harvey a lui „Normandie", Making Iones şi atâtea alţi, sute şi mii, au preferat să moară, ducându-se la fund cu nava lor cu tot?

Aceste sacrificii, au o explicaţie şi o mare înrâurire. Frumuseţea gestului eroic, *gândul făptuitorului* se înregistrează în subconştientul celor care l'au văzut, sau auzit despre el, şi când împrejurări identice sau aproape identice se ivesc, el ţâsneşte din cenuşa sufletului nostru, în folosul marinarului care s'ar găsi în pericol şi în nevoie de ajutor.

Gândul, acest mare creator de forţe, cum e numit de filosofia spiritistă. Gândurile, spune Regina Maria, sunt singura moştenire eternă, pe care omul o poate lăsa în urma sa, când pietrele se sfărămiţesc şi se fac în pulbere, când mormântul pierde ultima urmă a celor care au fost puşi în el spre odihnă. Gândurile sunt transmise dealungul veacurilor, ca să trăiască cât omul locueşte pe pământ. Gândurile sunt cu adevărat însufleţite, ele cresc şi dau roade, deaceia sunt cu adevărat preţioase toate gândurile bune şi mari, gândurile sunt cea mai mare moştenire a omului.

Doctorul american Herbert A. Parkyn, în valoroasa lui lucrare „Auto Sugestia" spune: gândul este o artă reală a cărui acţiune dinamică se face simţită prin efecte materiale".

Dar, să auzim exemplul lui *Roche*. Trei zile după eşirea din canalul Panama, Petrolierul Francez *Emiliet*, încărcat cu 20.000 tone produse petrolifere, şi care se dirija către un port francez, înregistrează un radio, care anunţa că războiul cu Germannia a fost declarat. Suntem în Septembrie 1939. Comandantul Marcel Roche, fiul unui marinar dispărut şşi el cu submarinul, pe care era îmbarcat în războiul 1914—918, îşi ia toate măsurile de precauţiune, dirijându-se către insulele Azore. 24 ore înainte de a ajunge la insule, omul de veghe anunţă „periscop în pupă".

Eşit la suprafaţă submarinul trage şi la a doua lovitură de tun sfărămă camera hârţilor şi postul de telegrafie fără fir, care abia apucase să emită semnalul „Aci petrolierul Emiliet, pe latitudinea.... longitudinea..... suntem urmăriţi de un submarin inamic". Al treilea obuz loveşte în plin prova vasului, din care ţâsneşte o jerbă enormă de foc, încendiind tot vasul. Dându-şi seama că vasul e pierdut, Comandantul Roche ordonă, „Părăsiţi vaporul cât mai iute", după care se suie pe comandă, ia cârma din mâna timonierului, dându-i ordin să se salveze.

„Vreau să rămân cu Dvs. Domnule Comandant", îi spune timonierul;

„Da, dar eu nu vreau. Sunt încă comandantul tău şi trebue să-mi execuţi ordinul. Pleacă, încinge şi centura mea de scăpare", după care comandantul Roche pune cârma drept pe submarin, cu gândul să-l taie în două. Manevră din care nu reuşeşte decât să-i smulgă periscopul, şi să-i dea o lovitură slabă. Si în loc să se salveze, Comandantul Roche pe comandă, se desbracă de haine, pentru a putea să suporte căldura ca de iad ce-l înconjura..... Cum pe locul dezastrului sosise un torpilor ce primise semnalul T. F. F. dat de *Emiliet*, submarinul încearcă să se scoboare la fund, dar vana de umplere a balastului din prova, nu funcţionează, aşa că submarinul dezechilibrat, se scufundă sub un unghi de 45°, şi se duce la fund, în acelaş timp cu *Emiliet*, care şi el se duce la fund, dispărând într'un nor de fum. Deodată cei de pe torpilorul sosit, şi care asistau la agonia celor doi luptători, scot un strigăt de durere, căci văd pe comanda lui Emiliet, o fiinţă care nu mai avea nimic omenesc în ea. Era Comandantul Roche care înconjurat de flăcări, complect gol, şi care ridicând braţele spre ei, într'un gest de adio, dispare în vârtejul produs de vasul lui, care se ducea la fund. Toţi supravieţuitorii din bărci şi echipajul torpilorului, se descoperă în faţa acestui sublim act de sacrificiu, în faţa acestui marinar, care moare sub ochii lor, nevrând să se salveze, evocând prin gestul lui eroic, spune cronica zilei, *cea mai curată şi nobilă tradiţie a Comandantului cu suflet marinăresc.*

In publicaţia Italiană „Le Vie Del Mare e Dellaria" se relatează, că în războiul 1914—1918, în sala de ordine a Comandanţilor de submarine italiene din Brindizi, când toţi ofiţerii îşi exprimau admiraţia pentru gestul eroic al Comandantului Morillot, al submarinului francez *Monge*, care într'o noapte, la Sud de Cattaro, pe când se scufunda ca să atace o escadrilă de torpiloare austriace, e descoperit de un contratorpilor, atacat, avariat rău, încât e nevoit să iasă la suprafaţă pentru a-şi salva echipajul. Când tot personalul ese depe submarin, care se duce la fund, Comandantul Marillot îşi salută marinarii strigându-le, „Adieux mes enfants", reintră în submarin şi se duce la fund, gest de o măreţie care impune cea mai mare admiraţie pentru Comandantul Marillot.

Acest gest, atât de impresionant şi s'a înregistrat în sufletul căpitanului de covertă italian Farinati, Comandant al submarinului *Balilla*, încât declară el, în sala de ordine, înainte de plecare la atac, că după ce va fi lansat toate torpiloarele, va face la fel ca Comandantul Morillot, şi că echipajul lui îl va urma, şi aşa a făcut, în lupta dusă contra torpiloarelor 65 şi 66 austriace, tot în Adriatica, în ziua de 20 Iulie, gest care înregistrându-se în tradiţia Marinei Italienne, ar putea da naştere în viitor la manifestări sufleteşti de seamă.

SPIRIT DE SACRIFICIU

In trecutul marinăresc al Marei Britanii gasim, între altele, un exemplu de această însuşire marinărească, ancorată în sufletul acestui popor de marinari, însuşire moştenită din strămoşi, şi care se arată puternic în coborâtori, când împrejurările se ivesc, impunându-se ca o poruncă venită din străfunduri ancestrale.

Bătrânul marinar Darling, unul din cei 9 care a scăpat cu viaţă, ca prin minune, dar cu un picior şi coapsă beteagă, din una din bătăliile navale, sub Comanda Marelui Amiral Nelson, se găsea, în zilele întâmplării arătată aci, ca păzitor al unui far, înfipt în mare, în apropiere de stâncile numite „Dinţii Diavolului", în tovărăşia fiicei lui, Elsa, crescută pe acest colţ de stâncă, în mijlocul furiilor nestăpânite ale mării.

Intr'o zi viforoasă de toamnă, fata descoperă, înşiraţi ca boabele pe ciorchină, 11 naufragiaţi, agăţaţi pe un catarg rupt şi o rămăşită de gabie, tot ce mai rămăsese din naufragiul corabiei, care acum le era mormântul; şi privind prin lunetă, Elsa exclamă !

— Tată trăesc !

— Bătrânul clătină din cap, şi ce putem noi face ?, un schilod ca mine şi un copil ca tine.

— Cum ? Noi să stăm liniştiţi, fără să încercăm să le dăm vreun ajutor ? Avem barcă, eu sunt voinică şi ştiu să ramez tot atât de bine ca un marinar .....

Şi văzând că tatăl ei se codeşşte, ca o pasăre scăpată din colivie, se repezi la barca farului. Bătrânul marinar, cuprins de o frică nebună pentru viaţa fiicei lui, se repezi şi el, cât îi îngădui piciorul lui beteag, o ajunge, şi o luptă neegală se încinse între tată şi fata care eşi învinsă. Dar, covârşit de atitudinea dârză a fetei, de ochii ei rugători şi plânşi, bătrânul se supuse hotărârii ei, şi amândoi armară barca şi porniră într'o luptă periculoasă cu valurile furioase ale mării.

Măreţia faptei lor însă le veni în ajutor şi ajunseră la ciotul de catarg, smulgând din întunecosul mormânt rece, care era gata să-i înghită, pe cei 11 naufragiaţi...

. . . . . .

Toată Londra e în sărbătoare. Pâlcuri fără sfârşit de oameni se îmbulzesc spre palatul Regal, pentru a vedea şi a ovaţiona pe eroina, al cărui nume e pronunţat cu sfinţenie de toată Londra, care răsună de strigătele numeroşilor vânzători de gazete din capitala regatului, unde Elsa va fi primită cu un ceremonial regesc, de către Regina. Ajunşi la palat, aci, s'a întâmplat ceva nemaipomenit în analele protocolului englez. Regina, rupând cu inflecsibila etichetă a curţii, scoboară de pe treptele tronului şi îmbrăţişşează pe eroina, după care urmează decorarea fetei şi a bătrânului marinar Darling.

Este unul din exemplele frumoase de jertfirea pentru semenii săi, exemplul care răspunde mai mult şi mai mult îndatoririi a sări în ajutorul fraţilor marinari în primevdie, în împrejurări fatale ca acestea.

Sentimentul acesta de spirit de sacrificiu, dacă a atins o anumită înălţime în trecutul marinăresc al popoarelor, el este în creştere, mulţumită telegrafiei fără fir. Azi, marinarul ştie că dacă e în pericol şi are nevoie de ajutor, S.O.S.-ul lui (semnalul de ajutor dat prin T.F.F.) va face să alerge, cel puţin pe mările mai umblate, vasele vecine, gata oricând să se transforme în salvatori, compromiţându-şi siguranţa şi riscându-şi viaţa, când apelul marinarului în pericol îl chiamă.

SACRIFICIUL CAPORALULUI MĂMĂLIGA MILAN DIN MARINA MILITARA ROMÂNĂ

Dacă această însuşire sufletească o găsim, prin exemplul ce urmează, în Marina noastră, şi nu o putem atribui ca moştenire din strămoşi marinari, fără îndoială că ea a stat încolţită în străfundurile sufleteşti ale poporului nostru, şi a apărut în ţăranul marinar *Mămăligă Milan*, când îndeletnicirea marinărească şi împrejurarea i-a dat prilejul să iasă din ascunzişurile sufleteşşti şi să se manifeste sublim, ca la cei mai vechi marinari ai lumi.

In seara de 17 Septembrie 1912 şalupa Marinei Militare „Trotuş" e lovită de vaporul de pasageri „Szczeketi Istvan", pe Dunăre şi se scufundă, naufragiu în care îşi găsesc moartea 10 ofiţeri ai armatei de uscat, 13 soldaţi şi 8 marinari. In ultimele clipe ale scufundării şalupei, Plutonierul Eftimie Simion, Comandantul şalupei, reuşeşte să se prindă de un butoiaş pentru apă, iar de el se agaţă şi caporalul Mămăligă. Pe această plută a Meduzii, înghеţaţi de răceala apei şi de fiorii morţii, cu desnădejdea în suflet, ei plutesc la întâmplare pe Dunăre, fără speranţa de vreun ajutor şi fără putinţa de a se îndrepta spre mal, atât erau de istoviţi şi înghеţaţi. „Ne prăpădim camarade", îngână Plutonierul Eftimie, cu ultimile accente ale omului ce simte moartea aproape „Nu putem scăpa amândoi pe butoiaşul ăsta".

„Dacă e aşa, scapă cel puţin D-ta singur, Domnule Comandant, îi spuse caporalul Mămăligă, şi îşi dă drumul în ghiarele morţii, ca să uşureze pluta şi să scape pe Comandantul lui.

Această faptă e de o măreţie fără seamăn; de o bunătate fără margini; acest sacrificiu, înalţă ca pe un uriaş pe caporalul Mămăligă în memoria marinarilor români, şi face din el o umbră veşnică, căci fapta lui nu poate fi comparată decât cu faptele neperitoare ale eroilor.

SENTIMENTUL DE EGALITATE IN VIAŢA DE MARE

Dacă în viaţa la uscat egalitatea reală între diverşi indivizi, pe trepte sociale diferite, se stabileşte numai în tranşeia războiului, această egalitate e foarte accentuată la bordul navelor, şi ea ia naştere şi se întreţine din viaţa pe aceiaşi scoică, şi se hrăneşte din pericolele la care sunt cu toţi expuşi.

Cu câtă părintească atenţie ne sărea comandantul nostru Comandor Coandă, să nu ne calce, pe noi Sublocotenenţi cari dormeam întinşi pe puntea lui „Mircea", pe care eram îmbarcaţi. Sentimentul acesta îl găseşşti mai desvoltat în elementul marinăresc, prin felul vieţii în comun la bord, axpuşi acelorăşi riscuri născute de viaţa pe mare, şi pe care nu le poţi trece cu succes, decât activând cot la cot Comandant cu marinar, şi cu toţi cei ce îşi duc viaţa pe aceiaşşi navă, la care cu toţi

trebue să se înhame în mod egal, pentru a o duce la liman sănătos.

Scriitorul italian, cu reputaţie cunoscută, Paolo Mantegatza spune: „Oameni care trăesc la olaltă luni şi ani dearândul, în singurătatea vieţii de mare, se simt cu timpul ca făcând parte din aceiaşi familie. Cu cât adăpostul lor e mai mic, cu atât e mai tare şi mai simţită dragostea care leagă împreună, pe toţi care se adăpostesc sub el, şi nu e locuinţă mai strâmtă ca pe un vapor, ori cât de mare ar fi el; această viaţă e de natură să nască între marinari un sentiment de egalitate, toţi, în mod conştient, fiind egali înaintea pericolelor şi a greutăţilor prin care trec, şi cărora trebue să le facă faţă, activând egal pentru aceiaşi ţintă comună.

SENTIMENTUL DE CURAJ, EROISM MARINĂRESC IN TIMPUL NORMAL

Nici un profesionist nu e expas la atâtea pericole, dela care nu se poate sustrage, şi la care îl expun forţele naturii veşnic ameninţătoare şi cu greu stăpânite: Furtunile, care pot să-l pue în imposibilitate de a mai putea lupta contra mării, un abordaj, o spărtură periculoasă în corpul vasului, un incendiu la bord, care e mai teribil pe mare decât la uscat, căci el pune pe marinar în faţa unei duble orori, ori naufragiu, ori pieirea în flăcări. Contra tuturor acestor pericole marinarul trebue să facă faţă cu un mare *curaj fizic*, pentru a putea suporta eforturile fizice cerute de situaţie, şi să fie dotat şi cu o *mare doză de curaj moral*, pentru ca să nu se lase abătut, şi să poată activa în vederea salvarii vasului. Iar când salvarea vasului a devenit imposibilă, cu toată munca fizică cheltuită, cât curaj profesional nu i se cere, şi câtă abnegaţie pentru a proceda la salvarea celorlalţi dela bord, înainte de a se gândi la salvarea lui.

IN TIMP DE RĂZBOI

La numeroasele pericole pe care marinarul le întâmpină în timp normal, în navigaţie, se adaugă în timp de război şi altele nu mai puţin grele; căci dacă vreodată omul a avut prilejul să-şi desvolte instinctul de curaj şi eroismul pe care i l-a dat natura, este în luptă pe mare. Războiul la uscat e într'adevăr teribil, dar cel puţin pământul pe care luptă, nu ameninţă pe luptător să se deschidă sub picioarele lui. In războiul pe mare totul contribue ca să mărească pericolul şi să-i micşoreze resursele de scăpare.

Fostul ministru al Marinei, d. Vice-Amiral Păiş spune: „Spre deosebire de faptele de arme ale armatelor de uscat şi de aer, după ale căror lupte rămân vizibile vestigiile victoriei, o luptă navală nu durează decât foarte puţin timp, adesea câteva minute, după care se învăluo într'o linişte de nepătruns, căci după cel învins nu rămâne nici o urmă, marea, înghiţind cu nesaţ orice mărturie".

Marea, nu oferă luptătorului decât o prăpastie, a cărei suprafaţă e gata să se deschidă şi să-l înghită.

Câmpurile de mine presărate de inamic, ori atacul neprevăzut al unui submarin, şi care pot face ca vasul să sară în aer, când nu te aştepţi, şi fără să ai cel puţin tăria sufletească, ceţi dă lupta contra adversarului, cu aceleaşi mijloace şi şanse de succes ca şi el.

Cu ce tărie de suflet şi cu câtă stăpânire de sine trebue să fi dotat, pentru a suporta această stare de risc şi nesiguranţă, nu o zi, două, ci luni şi ani.

Exemplul ce dau aci ilustrează de minune, instinctul de curaj, şi însuşirea eroică ce caracterizează pe marinar, în timp normal chiar.

In noaptea de 17 Martie, ora 4 dimineaţa în anul 1870, vaporul de poştă *Normandy*, comandat de Căpitanul Harvey, eşind din Southamton, pe o ceaţă groasă, e lovit drept în mijloc de vaporul *Mary*, ce venea din Odessa, mergând spre Grimsby. Normandy avea 28 de oameni de echipaj şi 31 pasageri. Spărtura fu teribilă, focarele vasului inundate se stinseră, centuri de scăpare nu erau la bord. Cât ai clipi din ochi toţi pasageri fură pe punte, bărbaţi, femei, copii, aproape toţi goi, alergând, ţipând, blângând.

Depe comandă Căpitanul Harvey strigă, „bărcile la apă", femeile şi copii întâi, apoi pasagerii ceilalţi şi la urmă echipajul; iar secundului, Locotenentul Ockleford, îi ordonă să sboare creerii oricărui bărbat care ar încerca să se îmbarce înaintea unei femei.....

Nimeni însă nu încerca să nu asculte, spune cronica vremii, căci toţi simţiră că-i stăpânea sufletul mare şi voinţe tare a Căpitanului, dela care le va veni scăparea, şi aşa a fost.

După 20 de minute Normandy se duse la fund, iar Căpitanul Harvey, în picioare pe comandă, nu făcu un gest, nu scoase un cuvânt, dar fu văzut prin ceaţă ducându-se la fund ca o statue.

Sacrificiul care s'a înregistrat în subconştientul celor care au fost martori, cât şi în al acelora cărora li s'a povestit despre el; căci subconşştientul, spune astronomul filosof Flamarion, este un receptor al sensibilităţii noastre, este un rezervor în care se păstrează impresiunile ce ne ating, şi din care unele, sub anumite influenţe fizice sau psihice, şi print'un proces pe care încă nu-l cunoaştem, ţâşnesc din adâncul sufletului nostru; iar alte impresiuni rămân ascunse în noi şi cu timpul se pierd.

Puţini marinari, pe întinsul Mării Mâncei, erau ca el spune Victor Hugo, care descrie acest naufragiu. După ce toată viaţa şi-a impus datoria de a fi un om întreg, murind, a căpătat dreptul de a fi un erou, spune marele scriitor francez.

CULTUL DRAPELULUI

In toate timpurile şi la toate popoarele, cultul pentru drapel a atins înălţimi, ce pare că vin din legende, din basme, ca de exemplu la apărătorii steagului ţării, în primejdie să cadă în mâna lui Basta, după uciderea mişelească a lui Mihai Viteazu, şi când purtătorii rup drapelul în bucăţi, pe care le înghit, pentru a nu fi descoperite de inamic.

In marină acest sentimennt nobil, această forţă morală se arată şi mai colectiv, căci nava, această fiinţă vie care, vede, aude şi vorbeşte cu tunul, e animată de inteligenţele bordului, trăeşte prin sufletul colectiv a sute de vieţi îmbarcate pe ea; şi deaceia arătarea acestui cult, porneşte spontan, din sufletul şi inima celor ce dau viaţă navei lor.

Exemplul ce-l dau aci ilustrează această trăsătură psihologică a marinarului.

In bătălia navală dela Quiberon, din 21 Noembrie 1759. Comandantul vasului de luptă francez *Thesée*, cu asentimentul întregului echipaj, preferă să-şi înece vasul, şi cu el şi ei, neînchizând cu intenţie sabordurile (ferestrele bateriilor) şi virând de bord (întorcând vasul) pe o mare formată, cu valuri mari, vasul se umple cu apă şi dispare în adâncul Oceanului. „Pentru ca pavilionul francez să se ducă mai bine la fund, decât să fie acoperit de ruşinea de a se preda", se spune în istoricul Marinei Franceze.

Căpitanul Making Iones, comandantul unui vas purtător de avioane, torpilat de un submarin german, în Septembrie 1939, cămâne singur pe punte, relatează Daiilly Expres, salută drapelul, în timp ce vasul se duce la ufnd. Mai înainte ca apa să-i ajungă la gură, scoate şapca şi o aruncă în mare. Apoi cu capul gol, menţinându-şi echilibrul, aşteaptă moartea cu mult sânge rece. Marinarii de pe vasul lui, care luptau cu valurile mării, i-au adresat ultimul salut, aducându-i omagii pentru gestul lui eroic.

DISPREŢ DE MOARTE

Nu afirm că dispreţul de moarte e un sentiment ce caracterizează pe cei mai mulţi marinari, că el ar fi apanajul marinarilor, aşa ca să-l putem trece ca o trăsătură psihologică a omului de mare; dar, cum îl găsim la mulţi marinari, ce aparţin diferitelor naţiuni, este nimerit să-l exemplicăm aci, ca fiind trăsătura sufletească pe care o găseşti des la omul mării: sentiment frate bun cu împlinirea datoriei, ce merge până la sacrificiul vieţii.

In bătălia navală dela Groix, din 22 Iunie 1795, Comandantul Bedout, al vasului de luptă Tigre, smulge admiraţia inamicului, care prin omul de stat englex Fox, declară în Parlamentul Englez „Am văzut de curând, spune Fox, în bătălia dela Groix un exemplu de *nobil dispreţ de moarte*. Intr'o acţiune memorabilă, Căpitanul Bedout luptând pentru onoarea patriei, a rivalizat cu eroii greci şi ai Romei, a fost luat prizonier, dar s'a acoperit de glorie şi de răni.

Nu pot să nu semnalez episodul de mare noblete a marinarului Italian Chiravole care asvârlindu-se în mare pentru a se salva ca tot echipajul, în urma ordinului Comandantului, în vreme ce nava se scufunda, şi văzând pe comandant pe punte cu faţa spre inamic, s'a urcat din nou pe bord, pentru a se duce la fund cu comandantul lui.

INCHEERE

Atât de bogată se prezintă psihologia marinarului, în cât s'ar putea întocmi un dicţionar foarte voluminos, din frumuseţiile sufleteşti arătate în trecut şi în prezent. Nu pot însă să aduc mai multe exemple în auzul Dvs., căci aceasta ar eşi din cadrul unei conferinţe, totuşi, fără gândul de a le clasa în vreo categorie, nu pot să nu arăt încă câteva manifestări, căci, care marinar ar putea să rămână nemişcat la auzirea luptei vasului de linie „Invincibil", în 1747, al cărui Comandant Grout de Saint Georges isprăvind muniţiile, dă ordin puţinilor supravieţuitori din echipajul lui decimat, să încarce tunurile cu vesela lui de argint.

Sau, cum după bătălia navală dela Algeziras, când Troud, Comandantul vasului de linie „Formidable", e chemat la Paris să se prezinte primului Consul, Napoleon, care, prezentându-l ofiţerilor din Statul său Major, le spune: „Domnilor, vă prezint un Horaţiu francez", după care Napoleon îl întreabă ce preferă, gradul de Contra Amiral, sau Crucea de Comandor a Legiuni de Onoare. Troud alege Legiunea de Onoare.

Ori, despre curajul tănârului aspirant Potestas, care în 1809, pe când o escadră engleză, compusă din 31 de vase, sub comanda Amiralului Lord Chochram, bloca intrarea fluviului Chrante, tănârul aspirant Potestas, de 17 ani, cucereşte, înaintea portului Rochefort 2 mici vase capturate de englezi, fapt de arme eroic, care unge ca un balsam rănile sufleteşti cauzate de înfrângere. Inconjurat însă de toate părţile de bărcile armate ale escadrei de blocus engleză, se luptă atât de eroic, încât ca admiraţie, fu lăsat liber de numeroşii lui adversari; când, fu lovit de un glonţ în piept, care îi striveşte şi braţul stâng. Comandantul englez, de pe bordul vasului *Christian al VII*, la care a fost adus ca prizonier, atât a admirat curajul tănârului marinar, că îi dădu libertatea, şi îi permise să ia cu el şi cinci oameni din echipajul lui, împingând curtuazia până la a excorta pe tănârul erou până la Aix. Impăratul Franţei decoră pe tănârul aspirant....

Incheind aceste pagini, dau o lămurire asupra interpretării exemplelor aduse aci, şi a altora pe care le mai cunoaştem. Multe din virtuţile manifestate de numeroşi marinari în trecut şi în prezent, şi clasificate într'o anumită categorie de virtuţi, pot să facă parte şi din o alta; aşa „eroismul" Căpitanului Harvey poate să fie trecut ca „spirit de sacrificiu", „Cultul drapelu'ui" din exemplul Comandantului navei *Thessée*, poate figura în categoria „spirit de sacrificiu", şi aşa pentru cele mai multe.

Aceasta însemnează că multe din virtuţile semnalate aci, pot înflori în acelaş marinar, şi că numai împrejurarea e care hotărăşte, să se arate sub însuşirea de eroism, spirit de sacrificiu, cultul drapelului, etc., etc., etc.....

Şi, mai spun, că aşi fi foarte mulţumit dacă Ceva din paginile auzite aci, ar putea servi cuiva, între adevăr pregătit, pentru a desvolta acest subiect „Psihologia Marinarului", atât de interesant pentru tănâra noastră marină, subiect, care poate avea darul de a face să isă la iveală în noi, din străfundurile ancestrale, aceleaşi virtuţi spre îmbogăţirea morală şi cnoarea marinei noastre.

C-Amiral C. Negru

Un om
şi o carte
de valoare

Am avea multe de spus în privinţa monumentalei lucrări a savantului ofiţer, căruia marina recunoscătoare i-a ridicat un monument simbolic la Sulina, deasupra locaşului de veci: un glob terestru susţinut de trei rame cu penele în sus şi mânerele în jos, resfirate în formă de piramidă: sub ele habitaclul unui compas de bord, în locul busolei luminând o candelă.

Lucrarea era dorită nu numai de marinari, prima ediţie dispărând de mult timp, deşi nu era completă. Meritul reapariţiei se datorează inimosului de curând dispărut dintre noi, vice-amiralul Mihail Gavrilescu, *fost elev al autorului. Nu a reuşit să realizeze acest vis cât a fost în activitate, de când a eşit la pensie însă, acest vis a fost una din principalele lui preocupări. Dumnezeu i-a hărăzit să nu închidă ochii înainte de a vedea înfăptuit „visul bătrâneţelor". Iar dacă ar mai fi trăit, ar fi văzut că înainte de a se încheia anul, întreaga ediţie a fost epuizată.*

Pentru aceste consideraţiunni ne oprim şi reproducem chiar „Cuvântul Inainnte" datorit vice-amiralului Mihail Gavrilescu.

*

Această lucrare de mare valoare a colonelului de marină Mihail Drăghicescu, apare acum, pentru întâia oară în întregime.

Prima ediţie a apărut în Decembrie 1885, în patru fascicole sub titlul: *Note pentru a servi la istoricul principalelor puncte de pe Dunăre şi Marea Neagră.*

A urmat peste câţiva ani o altă ediţie în două volume. După aceea, până la sfârşitul vieţii lui, a completat lucrarea, adăogând şi revizuind-o.

Mai târziu, acup vreo 20 ani, când nu se mai ştia nimic de părţile rămase nepublicate, am amintit de această lucrare comandorului de marină *Ferdinand Drăghicescu,* — fiul autorului — şi l'am sfătuit să facă cercetări. El, punând foarte multă muncă şi stăruinţă, a găsit notele aproape a întregii lucrări, a coordonat- şi a transcris-o, pregătind-o de tipărit.

Adresându-ne la mai multe instituţii şi personalităţi, nu am reuşit a o putea tipări. Singur *Vice-amiral Păiş,* preşedintele Ligii Navale Române, a sprijinit publicarea ei şi cu multă stăruinţă, a obţinut fondurile necesare tipăririi.

*

Lucrarea colonelului Drăghicescu, care cuprinde descrierea tuturor regiunilor, localităţilor şi punctelor de pe Dunăre şi coasta Mării Negre, sprijinită pe un număr imens de documente importante, citate de el, pe lângă că este foarte instructivă pentru marinari, tineret şi oameni de cultură, va folosi ca sursă de cercetări viitoare, cercurilor de ştiinţă.

Această lucrare va fi de mare folos, credem noi, cer-

Colonelul de marină M. Drăghici când era maior, comandant al şcoalei de marină.

cetătorilor care se vor încumeta să dăruiască ţării o operă de seamă, care să analizeze *„Influenţa puterii Dunării asupra istoriei neamului românesc".* Ar fi o lucrare, după părerea noastră, în genul marei opere a cunoscutului amiral Mahan: *„Influenţa puterii maritime asupra Istoriei".*

In vremurile când Colonelul Drăghicescu întocmea opera sa, noi nu aveam marină naţională, nici la Mare, nici la Dunăre, iar pavilionul românesc nu exista nici măcar la Dunăre. Pe la 1870, tânăr ofiţer fiind, cetise memoriile lui Talleyrand, care afirma:

„Le centre de gravité du monde n'est ni sur l'Elbe, ni sur l'Adige, il est là-bas sur le Danube". Acest adevăr şi dragostea lui pentru marină l-a determinat să facă toată viaţa studiii şi cercetări asupra Dunării.

Adânc cunoscător al celui mai important fluviu din lume şi totodată înflăcărat marinar, a stăruit din toate puterile şi pe toate căile, ca să se creeze o marină, atât la Dunăre cât şi la Mare. El cunoştea bine importanţa intereselor noastre la Dunăre şi la Mare, unde tot importul şi exportul nostru se făcea numai de către nave sub pavilion străin, căci pe vremea aceea, la Dunăre nici măcar bărcile nu purtau pavilion românesc: şi totuşi, în acele timpuri, el a avut curajul să solicite înfiinţarea unei flote comerciale, care să facă trafic mondial, să transporte sare la Indii, etc., aşa cum ne vorbeşte el în prefaţa lucrării sale[1]).

---

[1]) Colonelul Drăghicescu a mai scris lucrări de hifrografie, navigaţie şi alte tot asupra Dunării, care nu au fost publicate. A făcut parte din comisia de trei cu amiralii Maican şi Urseanu, pentru stabilirea nomeclaturei navale româneşti, care a apărut în prima ediţie a „Manualului Gabiernlui" din 1881.

Ultimii săi ani i-a trăit la Sulina, unde a şi murit în anul 1896. A fost şi un nedreptăţit al oamenilor şi un neînţeles, căci opera lui capitală: *„Lucrarea asupra Dunării"*, a rămas aproape necunoscută:. abia mai târziu, după moartea lui, câţiva oameni de ştiinţă, cercetători, au relevat întreaga valoare a acestei opere.

* * *

Am cunoscut pe colonelul Drăghicescu în toamna anului 1885, când am intrat în şcoala copiilor de mariină dela Galaţi, prima noastră şcoală navală.

Era încă pe vremea când navele cu pânză le întâlneam pretutindeni, pe Mare şi pe Dunăre: porturile Galaţi şi Brăila erau pline de corăbii. De altfel până la finele secolului trecut, navele cu aburi, de comerţ şi de război, începând cu cuirasatele, purtau toate şi pânze [2]).

Colonelul Drăghicescu era directorul şcoalei de marină şi profesor al cursurilor de; geografie marinărească, cosmografie, astronomie şi calcule nautice.

Regimul în şcoală era sever şi mai cu seamă pe bricul şcoală „Mircea", unde „Salamastra" [3]) domnea în regină, de altfel ca în toate marinele de război din lume.

Colonelul Drăghicescu era bun şi îngăduitor cu noi copii, sever însă în timpul lecţiilor, nu îngăduia nici un zgomot sau mişcare. Om de o inteligenţă remarcabilă, avea o cultură vastă şi era un profesor emerit, în toată accepţia cuvântului.

Avea o claritate în expunere care ne impresiona şi ne fascina, îmi amintesc şi astăzi.

In timpul lecţiilor noi copiii aveam impresia că ne deschide capul, că ne vâră lecţia în cap şi la sfârşit închide la loc ca să nu iasă afară.

Când se termina ora, noi rămâneam cu toţii într'o linişte desăvârşită, în extaz, câteva minute, ceeace nu ni se întâmpla niciodată, cu nici un alt profesor bun.

Ca şcolar am avut norocul să am pe unii din cei mai buni profesori din ţară, civili şi militari, dar nicì unul, absolut nici unul nu egala pe Drăghicescu. In timpul lecţiilor ne întreţinea prin fel de fel de mici digresiuni, anecdote, glume, etc., aşa de folositoare oricărei conferinţe.

Noi copii îi prinsesem o oarecare slăbiciune pentru anumite chestiuni de care ne vorbea din când în când în timpul digresiunilor sale. Dar slăbiciunnea lui cea mai mare era să ne vorbească despre începuturile lumii ; şi când începea, nu mai termina până la sfârşitul orei.

Imi amintesc că eram în ultimul an. Ne făcuse câteva lecţii de astronomie şi calcule şi acum se anunţase o interogaţie. Dar nu prea eram pregătiţi. Ce să facem ca să scăpăm de interogaţie ? Unul din noi emite părerea: „ce ar fi dacă l-am ruga să ne vorbească despre începuturile lumii". Cunoscându-i slăbiciunea, ştiam că dacă va începe atunci, nu mai sfârşeşte până la încheerea orei, şi suntem salvaţi. Dar cine să-i propue lui aşa ceva ? Cine îndrăsnea să o facă ?

Mă bucuram pe lângă el de o oarecare favoare, şi, luându-mi inima în dinţi, când a intrat în clasă, m'am ridicat şi l'am rugat să ne vorbească despre începuturile lumii. El s'a uitat lung la mine şi mi-a răspuns imediat: „Când eram în clasa III-a de liceu, aveam un foarte bun profesor de ştiinţe naturale, Părintele Zevedeu, care avea însă o mare slăbiciune pentru puţurile arteziene şi când începeua nu mai termina".

„Noi care-i prinsesem slăbiciunea, oridecâte ori nu ştiam lecţia, îl rugam să ne vorbească deşpuţurile arteziene... şi el începea imediat şi astfel scăpam de interogaţie.

„Dar cu toate acestea, a adaugat el, să vă vorbesc de „începuturile lumii" — n'a putut rezista — şi a început şi ne-a vorbit până la sfârşitul orei. Parcă-l aud şi azi; „La început spiritele pluteau pe deasupra apelor".

De multe ori la curs ne povestea cum pe nopţile înstelate stătea toată noaptea, cercetând cerul cu luneta sa astronomică, aducându-ne calculele făcute în timpul nopţii şi povestindu-ne, cu căldură, de stelele duble şi de frumoasele lor culori.

* * *

Nu cunoştea decât drumul de acasă la şcoală. Tot timpul liber îl întrebuinţa pentru cercetări de care ne vorbea foarte adeseori. Aşa a reuşit să ne îndrăgostim de astronomie, calcule astronomice şi din meseria de marinar făcea apostolat în toată concepţia cuvântului.

In fiecare an, toamna, când reîncepeau cursurile, după călătoriile de instrucţie cu bricul Mircea, făcute pe mări, ne cerea şi îi prezentam calculele nautice,, făcute în timpul verii; noi copiii îi povesteam cu mândrie cum duceam pentru prima oară pavilionul românesc în toate porturile din jurul Mediteranei şi apoi cum ajungeam corăbiile turceşti rătăcite pe marea Neagră, care ne cereau ajutor; trimişi de comandantul bricului, le indicam drumul dându-le hărţi şi alte obiecte. Ii povesteam impresiile noastre asupra celor ce vedeam la bordul acestor corăbii: mare sărăcie, jale şi neştiinţă. El ne asculta şi exclama: „Săracii turci, când te gândeşti că au navigat pe astfel de corăbii, armate peste armate, şi că toată Europa tremura pe vremuri de frica lor".

Ii mai arătam cu mirare constatarea noastră, că eram o ţară cu totul necunoscută în afară, deoarece prin toate porturile din Mediterana prin care treceam, nimeni, absolut nimeni, nu ştia de existenţa ţării noastre niici chiar la Constantinopol, care era aşa de aproape de noi. El ne asculta şi ne răspundea: „Veţi vedea mai târziu, dragi copii, că *voi aţi fost cei mai buni propagandişti ai ţării noastre în afară, iar bricul Mircea cel mai mare ambasador al nostru peste mări*".

* * *

Şi acuma, scump profesor şi înflăcărat marinar, de acolo de unde eşti, priveşte în urma ta, tu care ai visat şi ai propovăduit, prin grai şi scris, *o mare flotă naţională !* priveşte la urmaşii tăi, care, prin muncă şi stăruinţă istovitoare, învingând toate rezistenţele şi vitregiile oamenilor, au înjghebat cu trudă o mică flotă cu oameni luaţi dela coarnele plugului şi s'a creat o marină comercială, care, dacă nu este mare, ne face însă mare cinste pe toate mările şi nouă marinarilor şi neamului românesc.

Dacă nu s'a putut face mai mult până acum, nu e din vina marinarilor, ci din vina altora, adică a aceiora care conduceau destinele ţării. Cele două marine unite şi-au dat contribuţia mai presus de orice laudă: continuând în această unire, muncind fără preget, se va realiza un viitor frumos marinei noastre.

In amintirea ta, care laşi o operă frumoasă cu gândul de a face o legătură de unire între trecut şi viiitor, invoc din adâncul sufletului atot-puterni a îndurare a Cerului, să facă ca aceste aspre şi grele vremuri ce le

---

[2]) Deşi prima navă cu aburi a urcat pe râul Potomac la 1807, a trebuit totuşi 100 ani ca să se capete încredere în maşinele cu aburi şi mai ales în elice.

[3]) Salamastra era un fel de biciu împletit în formă de coadă.

trăim să fie un porincitor îndemn la unirea tuturor marinarilor, iar gândul şi propăşirea marinei să-i cuprindă pe toţi şi pe urmaşi, ca să facă tot mai bine şi să le înalţe sufletele spre o muncă rodnică şi frăţească, „Adevăratul Patriotism".

Vice-Amiral Mihail Gavrilescu

Prefaţa autorului

Redăm prefaţa din 1885, spre a se vedea caldul patriotism, modestia, sufletul, concepţiile filozofice ale autorului.

Ne che poco io vi dia da imputar sono
Che quanto posso dar tuto vi dono"

L'Orlando Furioso
di Ludovico Ariosto 3

Cine poate fi vinovat dacă am mai mult suflet decât putere ?...

In această primă carte, voi enumăra diferitele evenimente remarcabile, petrecute în apropierea regiunii de jos a celui mai important fluviu al lumii.

Vei fi dator, pe lângă faptele nobile şi glorioase, să amintesc evenimennte triste, rezultate naturale ale discordiei, intrigilor, slăbiciunii, urei, barbariei sau crudului despotism.

*

Faţă de interesul acestei scrieri, de altfel destul de îndrăsneaţă în raport cu puterile mele, sentimentul de fiească pietate îmi impune sfânta datorie de a invoca Dumnezeul părinţilor noştri: a mă lumina pe calea cercetărilor faptelor împlinite; a-mi acorda modestie în povestirea glorioaselor lor operaţiuni şi în fine, principalul, a mă arma cu curajul necesar umilinţei înaintea expunerii greşelelor ce ei au făcut.

Consecinţe naturale ale circumstanţelor timpului, care, de cele mai multe ori, scapă istoriei de a le aminti, fie ca povestirea omeneştilor lor erori, să nu aibă pentru noi alte rezultate, decât de a ne servi de faclă conducătoare în titanica luptă, fie contra combinaţiilor internaţionale, fie contra intrigilor de tot felul — din afară sau dinăuntru — ale actualităţii. Fie, ca nobilele şi variatele lecţii ale trecutului nostru sau ale acelui ale consângenilor noştri — lecţii de *unire, lumină, ordine, muncă şi economie* — care, ţinute în de aproape de seamă, ar fi făcut pe descedenţii *poporului-rege* mai demni de ai lor străbuni, să ne înveţe mijloacele de a ne conserva precum şi acele de a pune bază viitoarei noastre fericire.

*

Modesta silinţă, dar cu ardoare urmărită, aceea de a fi, în limita puterilor, folositor a lor noştri, vor îmblânzi pe savanţi, a căror lumină am cules--o, la judecata unei atât de interesante scrieri şi va atrage asupră--ne o binevoitoare critică, chiar asupra erorilor cele mai mari.

Cât despre următori, îi avem chiar de acum câştigaţi cauzei; ei vor vedea în aceste pagini ale primei mele cărţi, de multe ori străine meseriei noastre, dorinţa de a-i invita la aceea ce ei vor trebui — dispunând de timp şi de mijloace — să facă mai bine.

*

Numai cunoscând trecutul acestei regiuni a Dunării, a cărei sfântă pază este atât de strâns legată de existenţa şi mărimea neamului românesc — al acestei Dunări, cărarea cea mai naturală şi cea mai scurtă către regiunea Orientului unde a fost omul născut — *paradisul* — şi unde astăzi se află centrul producţiilor bogate ale lumii; ale acestei Dunări, artera vieţii poporului român: — vom fi în stare, apreciind-o mai întâi noi şi apoi făcând-o cunoscută străinilor, să justificăm sacrificiile de tot felul, ce suntem datori să ne impunem, spre a o apăra, chiar cu preţul existenţei noastre.

Cine nu vede că această regiunne a fluviului ne este tot atât de preţioasă ca Rinul,Germaniei: ca Neva, Rusiei; ca Bosforul, Sultanilor...? Sulina, Galaţi, Brăila, Severinul... sunt *perle* tot atât de preţioase desvoltării şi extinderii românilor, ca Suezul, Malta, Gibraltarul... celui mai vast imperiu al mărilor şi al uscatului... Pragul muncitorului are, pentru el, acelaşi preţ ca treptele palatului pentru principe.

Valoarea Dunării ni se face cunoscută prin eforturiile din toate timpurile, când fiecare oardă, rasă sau popor a desfăşurat pentru a pune mâna pe dânsa sau pe gurile sale, cu toate că după legea naturală Dunărea de Jos nu poate fi decât a ţârmurenilor.

Dacă această regiune a marelui fluviu ar cădea vreodată exclusiv în mâinile vreunei *singure* puteri, este

Colonelul Mihail Drăghicescu

de dorit — pentru cea mai mare glorie a santinelei — ca în acea zi această frumoasă Dunăre să şerpuiască printre morminte.

Nu rămâne nici o îndoială că generozitatea santinelei nu va transige: fiică de nobil sânge, ea va conserva cel puţin fericitul sentîment al fidelităţii.

O patriotică dorinţă. Fie ca geniul cel bun al scumpei noastre ţări să şoptească celui dintâi, optimului, principelui, dintre români:..... şi din tezaurele ce *lumea'Ţi* va trimite pe undele sale, zideaască-Ţi ai Tăi pe malurile Dunării palat de aur, mai frumos ca templul păcii, ca în ele într'o zi să primeşşti *din toate ariile Orizontului* trimişii neamului Tău, veniţi spre spre a Te saluta — drept răsplată a virtuţii ce ai desvoltat, spre a-l face *unul, tare* şi *fericit* — cu numele de Mare".

Atunci ni se vor întoarce suspinele noastre întru bucurie şi ne vor face pe noi veseli[1])... Atunci fiecare

---

[1]) Ieremia Cap. XXXI, vers 13.

român, în lacrimi de plăcere, va putea, fericit Simion spune:

„Acum liberează pe sclavul tău Doamne, căci văzură ochii mei unirea cea adevărată, mărirea neamului românesc !

Ascultă. Ascultă Doamne arzătoarea rugă a unuia din voluntarii preoţi ai sfintei cauze. Trimite îndurarea Ta să răspândească ca fumul, urile şi intrigile dintre noi, ce ne consum în bucuria duşmanilor...

Convinge-ne Doamne, cu puterea divinei Tale măriri, pe noi, poporul Tău, că *Unirea, armata* şi *flota* vor fi *semnul* nouei Treimi în care vom învinge... Arată-ne acest nou *Labar* al romanismului; repetă-ne: *In hoc signo vinces* !... şi fie ca *el,* tricolorul român, purtat cu fală pe undele tuturor mărilor, să arate lumii că, în gloria *drepturilor omului* şi a virtuţii un nou popor a început, *întrupat,* să trăiască.... *Sursum corda !*.... cum ziceau bătrânii şi totdeauna uniţi, înainte şi la lucru!...

Nu pot termina... mi se pare că aşi comite o crimă, de n'aşi spune totul, de nu aşi consilia tot!... Mi se pare că nu mi--am făcut până la capăt datoria... Condamnat sau nu de prezenţi, generaţiile viitoare îmi vor erta căldura excesivului amor de mărirea ţării mele.

Când fiecare copil în revărsatul zorilor, va rosti, ştergându-se la ochi: mamă, dar astăzi cu cât vom contribui la *gloria neamului, pentru flotă!...*

Când la porţile fiecărui templu, fiecărui teatru, fiecărei şcoli, fiecărei grădini, va exista câte un disc... cu inscripţia *pentru flotă...*

Când muncitorul va cere cu 20 bani mărirea salariului lui, *pentru flotă...*

Când fiecare comună, oraş sau judeţ, va înscrie în bugetele lor o zecime *pentru flotă...*

Când zilnic fiecare văduvă îşi va arunca obolul *pentru flotă...*

Când bijuteriile şi costumele inutile şi luxoase vor fi reduse

Atunci anul 190... va saluta naşterea unui nou Neptun... o nouă Fenicie, Cartagină, Veneţie, Genua sau Vchiar mândră Albion, la cealaltă extremitate a civilizaţiei şi cu mult mai aproape de *Paradis.*

In acest preţ stă fericirea *erei noui* pe care *altfel* în zadar o căutăm cu toţii...

Ceeace surprinde pe ori ce om de bine şi care esté o enigmă ce ne este dat, se vede, a fi pătrunsă de generaţia actuală, este:

Cum România, care are un buget de peste 120 milioane, o datorie flotantă de peste 500 milioane, care este de o generozitate excesivă, chiar acolo unde nu prea se simte necesitatea, nu a găsit 20 milioane pentru aşi garnisi *cel puţin bătătura* cu vase comerciale române ?

Până când *rondele* frontierei române se vor face sub adăpostul pavilioanelor străine ?

Până când serviciul comunicaţiei cu Dobrogea va fi făcut prin străini ?

Până când bogăţiile noastre se vor scurge afară prin vase străine, în paguba noastră ?

Trebue oare să vină străinii să ne spună că Dunărea este *podul de argint* din legendele românilor ?

Trebue să vină străinii să ne spună că drumul ce unea Dacia *Traiană* cu cea *Aureliană,* oricum l-ai fi ocolit, trecea tot peste Dunăre ?

Cum atunci România nu are o flotă ?

Dacă, deocamdată, nu ni se poate da mai mult, câteva vase, pentru a transporta sarea Carpaţilor în schimbul bogăţiilor Indiilor... ne vor fi îndestulătoare.

Termin aducând concetăţenilor mei, că suntem poporul cel mai tânăr — cu calităţile etăţii — din cele mai apropiate de poarta Asiei !

Să ne facem datoria, celelalte sunt deşertăciuni.

Fericirea acestei mândre ţări nu se va dobândi decât prin preţul perpetuu devotament, din partea ficăruia, pentru sfânta cauză comună.

IN JURUL LUMII

Grupare de lectură şi călătorii. Corespondenţa : Gh. Catana, Strada A No. 92 Canton C.F.R., Steaua

BUCUREŞTI II

Se face cunoscut celor interesaţi, că gruparea a organizat un nou concurs cu premii în cărţi.

Trebuesc tratate următoarele subiecte :

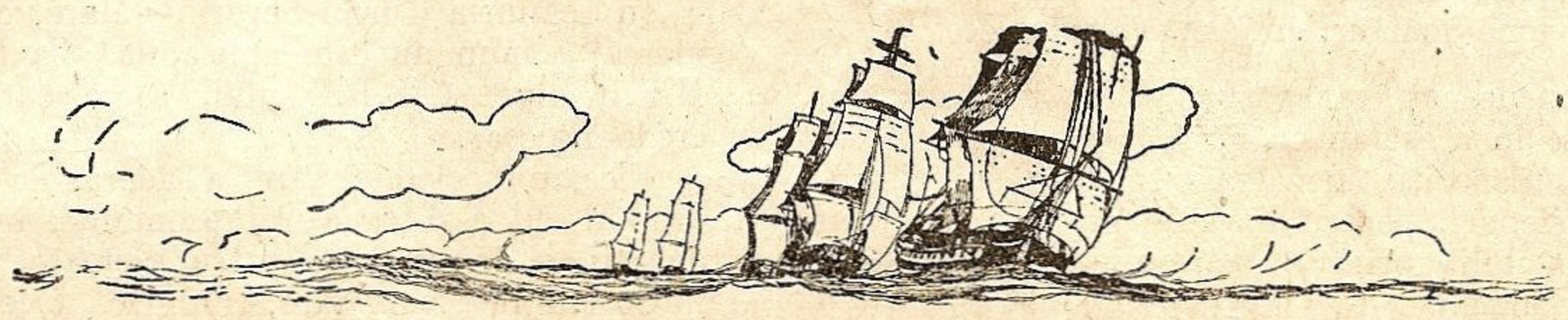
1. Planul şi descrierea unei nave cu pânze, necesară călătoriei în jurul lumii ;

2. Instalaţiile, materialele, aparatele şi proviziile necesare să satisfacă cerinţele călătoriei în jurul lumii.

Totodată, menţionăm că au mai fost primiţi în grupare :

1. In Bucureşti : P. Ianuş, Gh. Sasu, R. Petrescu, Gh. Florian, Gh. Petrescu,, L. Cojocaru, Dr. Câlmâc, S. Cojocaru, Eug. Catana, F. Slătam, A. Andronache, M. Ionescu, M. Ioniţă, J. Chirculescu, D. Wist.

2. In provincie : I. Breteonu, (Petroşani), Alex. Pop (Mediaş), Gh. Constantin (Craiova), I. Goga (Gârbovăţ-Caraş), D. Stănescu (Costeşti), A. Alexiu şi R. Secoşanu (Orăştie), C. Catalina (Băileşti-Dolj), D. Manu (Deva), O. Orban (Slănic), P. Veţu (Culniţa), I. Bâra (Sibiu), Lt. Radu Stamade (Sibiu).



Istoricul

IV Navigaţiei Fluviale Române

Dela înfiinţare, până la 31 Martie 1943

de
Lt. COSTEL COŞEREANU
Căpitan de Cursă Lungă

N.F.R. a făcut transporturi de pasageri pe linii regulate; zilnice, bisăptămânale şi săptămânale, transporturi regulate de curse-tarif, transporturi în trafic combinat cu C.F.R., transporturi în cabotaj, şi în trafic internaţinal.

In 1940, navigaţia se deschide la 20 Martie.

In luna Mai, este numit Director al Navigaţiei Fluviale Române, Cpt. Comandor (r) *Virgil Popescu.*

Cel de-al doilea răsboi mondial, început în 1939, se apropie de ţara noastră, şi influenţează direct economia naţională şi transporturile.

Intrarea în răsboi a Italiei, produce N.F.R.-ului o mare desvoltare a traficului internaţional, deoarece traficul maritim mediteranian este întrerupt. Se transportă, în special, produse petrolifere şi cereale, spre Europa centrală.

Tot din cauza răsboiului, vasele fluviale sub pavilioanele aliaţilor, (Anglia, Franţa, Olanda) n'au mai activat pe Dunăre, Ia fiinţa în România o agenţie a Societăţii „Gooland Transport and Trading Co Ltd" care închiriază mare parte din vasele particulare depe Dunăre. Activitatea acestei societăţi, ca navigaţie şi transporturi, este foarte redusă.

Prin convenţie se predă U. R. S. S.-ului, din parcul N.F.R., pasagerele „DOMNUL TUDOR" şi „PRINCIPELE NICOLAE", remorcherul „DORNA" şi trei şlepuri (647, 503, 504).

Navigaţia pe Prut şi Liman a fost sistată în acest an.

La evacuarea Cadrilaterului s'au întrebuinţat 3 pasagere, 8 remorchere şi 31 şlepuri.

Pentru transportul evacuaţilor şi al coloniştilor, s'a încasat Lei 13.084.809.

Pentru transportul Bulgarilor din Dobrogea, la schimbul de populaţie ce s'a făcut între România şi Bulgaria, s'au întrebuinţat: 6 remorchere şi 19 slepuri, şi s'a încasat Lei 5.388.640.

In afară de acestea, N.F.R.-ului îi sunt impuse de situaţia Ţării, diverse transporturi militare: operative şi de aprovizionare.

Deasemenea N.F.R. este obligat să facă transporturi ce se execută cu precădere şi cu tarif preferenţial, în interesul economiei naţionale.

In cursul anului s'au transportat încă:

727.111 pasageri
7.126 tone bagaje şi mărfuri cu mică viteză
31.366 tone mărfuri în trafic local
2.773 tone mărfuri în trafic combinat
234.107 tone mărfuri în şlepuri complete.

Lipsind concurenaţ transporturilor pe mare, navlurile se sporesc în acest an cu circa 20%.

Se pun la dispoziţia armatei vase de pasageri, remorchere şi şlepuri, pentru interese militare, cu tarif preferenţial stabilit printr'o convenţie cu Ministerul Apărării Naţionale.

Rezultatul financiar al exerciţiului 1940—1941, se soldează cu un excedent de 100.192.701 lei.

Navigaţia se închide la 15 Decemvrie, lăsând în cursul anului o perioadă de exploatare numai de 8 luni.

*

In 1941, navigaţia se deschide la 24 Februarie.

Exploatarea în acest an, a fost stingherită de evenimente.

La 20 Februarie 1942, are loc la Pistyani, o conferinţă a directorilor societăţilor de navigaţie pe Dunăre, în care se stabileşte o convenţie de remorcaj comun.

Scopul remorcajului comun este, ca pedeoparte să se utilizeze la maximum şi în mod raţional, remorcherele tuturor societăţilor participante pentru deplasarea cât mai rapidă a şlepurilor şi tankurilor pe tot parcursul Dunării prevăzut în convenţie, pentru a se obţine rezultate optime atât dela remorchere cât şi dela vasele remorcate, iar pedealtă parte să se realizeze o colaborare cât mai strânsă a societăţilor de navigaţie pe Dunăre.

La convenţie au aderat următoarele:

1) Betriebsgemeinschaft, format din societăţile D. D.S.G., B.L., C.O.M.O.S,, M.F.T.R,, şi S.D.P.
2) Navigaţia Fluvială Română
3) Societatea Română Dunăreană (S.R.D.)
4) Societatea S. T. A. D.
5) Fosta societate Iugoslavă (S.O.R.)
6) Societatea S.I.N.D.A.
7) Societatea Brovn şi Piry
8) Societatea Bulgară de Navigaţie (B.R.D.).

Dunărea este împărţită în cinci sectoare, dela Severin la Regensburg, şi anume:

Sectorul Turnu Severin—Moldova Veche, condus de N.F.R. cu reşedinţa la Orşova.

Sectorul Moldova Veche—Bezdan, condus de Comisariatul German, cu reşedinţa la Belgrad, (societatea I. R. P.) ;

Sectorul Bezdan—Gönyö, condus de M.F.T.R., cu reşedinţa la Budapesta;

Sectorul Gönyö—Bassau, condus de societatea Germană D. D. S. G., cu reşedinţa la Viena;

Sectorul Passau—Regensburg, condus de societatea germană B. L., cu reşedinţa la Regensburg.

In regiunea Turnu-Severin—Mare, convenţia de remorcaj comun nu este aplicabilă. S'a lăsat latitudinea N.F.R.-ului şi S.R.D.-ului, să o extindă, dacă vor crede necesar.

Fiecare societate care a aderat la convenţie, are dreptul de a-şi avea reprezentanţă în centrala conducerii, şi în celelalte patru sectoare.

Societăţile semnatare, nu pot face remorcaje în

aceste sectoare, pentru armatorii particulari care nu au aderat la convenţie, aceasta în scopul ca parcul lor să nu influenţeze, prin concurenţă, piaţa navlurilor.

Plata remorcajelor se fac pe baza unei unităţi convenţionale numită kilat, al cărui preţ a fost fixat la 2,30 R.M.

Kilatul este rezultatul unui raport făcut din:

(tonajul echivalent al vasului + încărcătura în tone)
x kilometri virtuali 1.000

In care tonajul echivalent este în funcţie de greutatea şi forma vasului, şi este prevăzut, — pentru toate vasele de Dunăre, — în tabele speciale întocmite;

kilometrii virtuali se calculează din kilometrii efectivi, parcurşi în amonte şi în aval, înmulţiţi cu coeficientul respectiv al sectorului de Dunăre, coeficient care se găseşte în tabele speciale.

Deconturile remorcajelor se fac lunar la un biurou special, la Viena, pe bază de compensaţii de serviciu de remorcaj, plătindu-se numai soldul rezultat în urma compensării.

*

In actualul răsboi, în afară de transporturile comerciale, Navigaţiei Fluviale Române îi revine sarcina de auxiliar al armatei, pentru care face masive transporturi de trupe, armament şi subzistenţe.

Transporturile comerciale în cifre sunt:

604.738 călători
9.841 tone mărfuri mică viteză
24.791 tone mărfuri în trafic local (cabotaj)
1.399 tone mărfuri în trafic combinat (C.F.R.)
342.942 tone mărfuri în şlepuri complete.

Din cauza răsboiului N. F. R. pierde remorcherele „Cerna" şi „Mureşul" şi şlepul 412, cari sunt înecate în diverse puncte pe Dunăre. In afară de aceste pierderi, parte din vasele N. F. R. suferă diverse avarii reparabile.

Pentru transporturile militare au fost întrebuinţate în cursul anului 23 remorchere, 61 şlepuri şi 5 tancuri.

Traficul internaţional a fost ceva mai scăzut, — în afară de cel de produse petrolifere, — din cauza transporturilor efectuate în folosul armatei şi al economiei naţionale.

Navlurile au fost din nou sporite şi, deşi vasele în exploatarea comercială au fost mai puţine, veniturile N. F. R. au fost mai mari ca în anul trecut.

Rezultatul financiar al exerciţiului bugetar 1941/1942 este:

Venituri	Lei	606.997.039
Cheltueli	„	438.268.084
Excedent	„	168.728.955

Navigaţia se închide la 31 Decembrie.

*

In anul 1942, navigaţia se deschide la 26 Februarie.

Se încheie în acest an cu Wagons Lits-Cook o convenţie prin care se concesionează exploatarea restaurantelor şi cabinelor vaselor de pasageri N. F. R. sus numitei societăţi, în schimbul unei retribuţii anuale. Convenţia este valabilă pe un an, cu clauza de prelungire la fiecare an în comunul acord al părţilor contractante.

In Ianuarie 1943 are loc la Tatra Lomnitz conferinţa anuală a Societăţilor de Navigaţie pe Dunăre la care participă şi N. F. R.

In cursul anului, prin moartea Contra Amiralului (r) Mărgineanu, Comitetul de Direcţie este completat cu C'Amiral (r) Inginer Al. Lupu.

In cursul verii apele Dunării scad excepţional de mult, fapt care impune a se reduce încărcătura vaselor până la 50% din capacitatea de încărcare a lor, ceace aduce, bineînţeles, o pagubă în veniturile N. F. R.

Din acelaşi motiv se suspendă cursa Tr. Severin-Baziaş.

La Sofia are loc o conferinţă între N. F. R. şi Societatea de Navigaţie Bulgară prin care se stabilesc tarifele comune de transporturi şi transborduri.

Ca trafic comercial N. F. R. face pe Dunăre în exerciţiul bugetar 1942/943, următoarele transporturi:

651.109 călători
4.287 tone mărfuri în trafic local (cabotaj)
18.479 tone mărfuri cu mică viteză
169.844 tone mărfuri în şlepuri complete.

Pentru armată, N.F.R. are încheiate cu tarif preferenţial, — conform convenţieei cu Ministerul Apărării Naţionale, — vase de pasageri, remorchere şi şlepuri, care fac transporturi militare, prin aceasta afirmându-se încă odată aportul de nepreţuit şi de neînlocuit ce aduce intereselor superioare de Stat, şi în timp de război, această Administraţie publică comercială.

Navigaţia pe Dunăre este sistată la 13 Ianuarie 1943, când încep să curgă sloiuri.

In Februarie 1943, se reziliază Convenţia ce exista între N.F.R. şi Soc. Kontroll büro din Budapesta, care reprezenta N.F.R.-ul în Ungaria şi Slovacia.

Se înfiinţează la Bratislava o agenţie naţională şi la Budapesta o reprezentanţă, o agenţie şi trei giratori ai intereselor N.F.R. în porturile ungare.

La 26/II., se redeschide navigaţia.

La această dată, parcul N.F.R. se compune din următoarele vase:

15	pasagere	cu 6.940	H. P.
22	remorchere	cu 10.960	H. P.
1	şalupă	cu 80	H. P.
3	şlepuri-motoare	cu 2.470 H. P.	şi 1764 tone metrice.
2	tancuri motoare	cu 2.800 H. P.	şi 1275 tone metrice.

1 vas auxiliar (vas pompă) cu 100 H. P.
129 şlepuri cu 834.699 tone metrice.
22 tancuri cu 13.801 tone metrice.
10 tancuri-depozite cu 5.643 tone motrice.

In afară de acestea N.F.R. mai are următoarele vase din capturile din războiul 1916/19188, care au fost în folosinţa P.C.A. până în 1941:

5 tancuri cu 3.429 tone metrice
18 şlepuri cu 12.143 tone metrice
4 ceamuri cu 2.389 tone metrice

Tabelul de mai jos, redă vasele N.F.R. şi cele în folosinţa sa (pasagere şi remorchere) cu puterea maşinei în H. P. şi capacitatea de încărcare în tone motrice.

	Pasagere:			
Avram Iancu	500	H. P. şi	92	tone metrice
Borcea	190	„	37	„
Brâncoveanu	400	„	69	„
Cerna Vodă	190	„	25	„
Cetatea Albă	250	„	50	„
Giurgiu	190	„	44	„
Grigore Manu	600	„	143	„
Independenţa	100	„	20	„
Mihai Viteazul	1400	„	112	„
Principele Carol	800	„	176	„
Princ. Mircea	600	„	120	„
Ştefan cel Mare	800	„	81	„
Tr. Măgurele	190	„	25	„
Vasile Lupu	380	„	88	„
Zimbru	250	„	40	„
Turda (auxiliar)	100	„	29	„

Remorchere:

Alba Iulia	900	H. P. şi	130	tone metrice
Alex. cel Bun	380	„	70	„
Alion	100	„	25	„
Ardealul	500	„	112	„
Basarab	650	„	111	„
Călăraşi	190	„	30	„
Cerna (ranfluant)	250	„	34	„
Cuza Vodă	480	„	70	„
Decebal	1200	„	131	„
Dragoş	650	„	51	„
Elena Doamna	480	„	70	„
Gherdap	250	„	44	„
Miron Costin	600	„	131	„
Petru Rareş	650	„	111	„
Putna	180	„	19	„
Radu Negru	380	„	70	„
Sarmisegetuza	700	„	146	„
Severin	650	„	111	„
Taslău	150	„	28	„
Traian	1500	„	117	„
Ungheni	120	„	20	„
Abrud	350	„	481	„
Şalupa Nr. 2	80	„	—	„

Şlepuri — Motoare

Bistriţa	1000	H. P. şi	881	tone motrice
Jiul	1000	„	881	„
785	120	„	589	„

Tancuri Motoare

Dir. Gr. Carp	1400	H. P. şi	638	tone metrice
Dir. Ştefănescu	1400	„	638	„

Vase Engleze—Olandeze în folosinţa N.F.R.

Andenne	250	H. P. şi	719	tone metrice
Arlon	450	„	—	„
Storojineţ	500	„	—	„
Ţiganca	165	„	677	„

N. F. R. are astăzi reprezentanţe şi agenţii în următoarele porturi româneşti şi streine:

Inspectorate la: Tr. Severin, Giurgiu şi Galaţi.

Reprezentanţe la Viena şi Budapesta.

Bilanţul anului financiar 1942/43 este:

Venituri	Lei	732.103.497
Cheltueli	„	642.297.607
Excedent	„	89.805.890

In ultimii ani, mai ales dela începerea celui de al doilea răsboiu mondial, vaselor N. F. R. li s'au cerut un efort peste normal, ceeace le-a adus o uzură în plus.

In afară de aceasta, pentru a se menţine în ritmul vremii, s'a impus N. F. R.-ului necesitatea revizuirii parcului de vase, amenajarea şi transformarea lor după cerinţele moderne, precum şi construirea de noui vase.

Pentru aceasta s'a studiat şi sunt în curs de perfectare contracte cu şantiere din România pentru noui construcţii de vase N. F. R. în valoare totală de 2.500.000.000 Lei.

Deasemenea, datorită importanţei şi desvoltărei pe pe care a luat-o Navigaţia Fluvială Română, s'a simţit nevoia unei reorganizări a ei. Pentru aceasta, s'a început încă din 1942 studierea posibilităţilor de reorganizare, care este acum mult îngreuiată de situaţia excepţională de răsboiu, în care se află ţara.

Piedicile se resimt, mai ales, în lipsa de personal calificat şi de specialitate, care este mobilizat, în lipsa de materiale de întreţinere şi reparaţie, care sunt achiziţionate, în primul rând pentru nevoile armatei de operaţiuni, şi în încetineala lucrărilor de reparaţie la diversele şantiere, care sunt supra aglomerate cu lucrările ce se execută la vasele de răsboiu.

Cu toate aceste greutăţi, s'a reuşit să se obţină un nou statut pentru personalul N. F. R., Statut care aduce o simţitoare îmbunătăţire materială situaţiei salarizării funcţionarilor săi, — şi actualmente — este în curs de perfectare noua lege de organizare, care va pune în concordanţă situaţia reală, nevoile şi forma juridică a Administraţiei Publice Comerciale a Navigaţiei Fluviale Române.

Astăzi N. F. R. se încadrează printre marile societăţi de navigaţie pe Dunăre, fiind, — în afară de o întreprindere comercială de transporturi pe apă, — şi un element de prim ordin în Stat pentru comerţul şi economia românească, precum şi un factor de o deosebită importanţă din punct de vedere social şi naţional, iar aportul său adus schimbului şi traficului internaţional, precum şi progresului şi civilizaţiei, rămâne cu un contur bine definit.

BIBLIOGRAFIE

Pentru tocmirea acestei lucrări, am consultat:

— Toate Convenţiile şi Tratatele internaţionale referitor la regimul Dunării, ce s'au încheiat dela 1814 şi până astăzi. Ele mi-au fost puse la dispoziţie, o parte de Biblioteca Academiei Române, şi o parte de Ministerul Afacerilor Externe.

— Expunerile de motive şi proectele de buget ale Statului, începând dela 1900, Ele mi-au fost puse la dispoziţie de Ministerul de Finanţe.

— Realizările Ministerului Aerului şi Marinei, dela înfiinţare, până în 1939. (Broşura tipărită de M. A. M.).

— Buletinele anuale dela 1890 la 1938 ale Comisiunii Europene Dunărene.

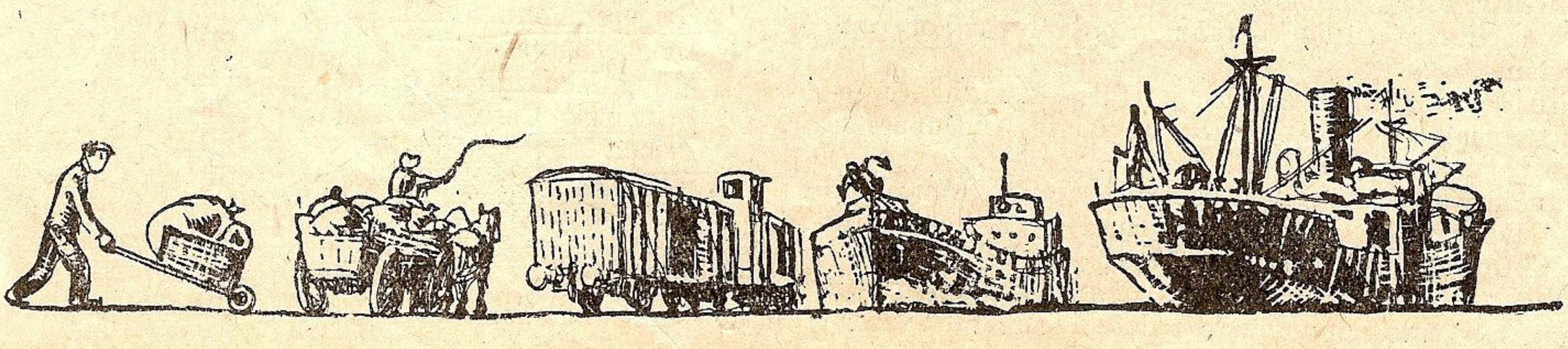
— Buletinele anuale A. P. F. dela 1923 la 1939.

— Codul Maritim şi Fluvial de Tonegaru şi Ioaniţiu.

— Acte, corespondenţe şi scrisori, dela 1890 până la 1910, ce se află în arhiva Navigaţiei Fluviale Române.

— Legea monetară a Statului Român din 1930.

— Date şi cifre pusse la dispoziţie de Serviciul Exploatării şi Serviciul Contabilităţii N. F. R.



Momente Marine

Diamantin tezaur,
tic-tacul mării albastre
se spărgea în amiaza de aur
de ţărmul tăcerilor noastre.

Mai limpezi, mai serafice
dar tot albastre
(noaptea în loc de alge cu astre)
valurile altei mări
(boltiţă în grafice)
creşteau clistalin,
peste ţărmul callatin.

O adiere fără nume şi chip
venită de departe
poposea pe nisip
cu valurile sparte
şi ne lăsa — orizontale catarge —
săbi de alge.

Simfonie a vrăjii
pe ţărmul minunii,
stihie cu sbucium de viaţă,
Marea, — acest fără număr
evantai al furtunii, —
privea'n oglinda plăjii
— contemplativă —
(când peste umăr,
când din faţă) —
trecut şi viitor deopotrivă.
Semănau de minune
la chip,
marea lividă:
o plaje lichidă;
plaja: o mare cu valuri de dune
şi stropi de nisip.
Bob cu bob, strop cu strop
(de o parte şi de alta potop)
se iau la 'ntreceri:
ai zice
că-s două lanuri de spice
care te-aşteaptă să le seceri
Vecie, singurătate înaltă...
Precum o soră geamănă
plaja mării îi seamănă,
dar nu-i decât o altă
vârstă-a aceleiaşi treceri...

Unde-ţi sunt, Visule, năerii
Unde-ţi sunt,Mare, corăbierii?
Acestor drumeţi, care 'noptară pe ape
în braţe de alge,
Ii-i cerul aproape,
Cruci ancorate în prund;
mii de catarge,
Pentru morţii din fund
în veci marea sparge
de maluri
mătănii de valuri.
(Rotund,
şirul lor trece, fără să pregete,
printre albastrele-i degete).

Peste viaţa lor, comoară
de aventuri şi mister,
fi-le-ar — lespede de cer —
unda uşoară!

*

Anticipând,
iată-le 'n gând
mari şi mărunte
zidite în culmea asta de munte
— un mic ostrov —
mii de cochilii marine.
Marea, fără de hrisov,
s'a mutat de milenii în cer
cu toată comoara ei de rubine
şi de mister
îngropată în stâncă
şi în bezna vremii, adâncă
(această altă mare
fără fund şi stăvilare).
Mai dăinue doar — aduceri aminte
în relief —
aceste mici cochilii de sidef
albe, goale morminte.

Mi-aplec urechea şi ascult
al mării tumult
în ghiocul lor
peste veacuri grăitor.

Din larg, de tare departe,
peste viaţă şi moarte,
un svon venea.
Dar nu ştiu, cânta ori plângea
marea ori inima mea...

AUREL TITA

Barca lui Virgiliu

după o pânză de Dalacroix

O, ţărmul către care un val târziu te mână!
Ii vezi în depărtare întinderea stăpână:

Se-apropie misterul cu orice clipă stinsă,
Cu fiece vâslire mai frântă, mai învinsă...

Tăcut, priveşti oceanul în urmă lopătat
Căci înainte valul, cu mult mai înnoptat,

Işi undueşte taina pustiei de'ntuneric
In care nu mai este nici far de vis himeric!

Asculţi furtuna'n şuer cum moartea prohodeşte
Şi'n ţipetele celor ce soarta-i osândeşte,

Te vezi pe tine însuţi cum ai să cazi la rând:
Ai reintoarce cârma în urmă lopătând.

Şi cum ai primi toate, şi sbucium şi dureri
In locul ne'nţelesei şi veşnicei tăceri!

Ci tu, numai la gândul acesta, simţi cum parcă
Vin suflete damnate, se caţără de barcă,

Muşcând de lemnul care deasupra te mai ţine:
Cer vieaţa, cer durerea, să-i duci'napoi cu tine!

Lopata cade, luntrea ca'ntr'un sicriu te strânge,
Busola în convulsii plăpândul ac şi-l frânge,

Un val te lasă, altul spre ţărm te-asvârle'n grabă,
Ţi-s ochii tot mai tulburi, voinţa tot mai slabă...

...Se vede ţărmul, noaptea înneacă totu'n larguri,
Se-afundă 'ncet în ape şi pânze şi catarguri...

DINU SOARE

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Telegrame omagiale

D. Contra-Amiral Roman August, Ministrul marinei, a trimis M. S. Regelui de anul nou, următoarea telegramă:

Personal şi în numele Marinei Regale şi Comerciale, respectuos rog pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi cu ocazia începutului Noului An cele mai devotate urări de sănătate şi deplină izbândă pentru gloria patriei şi pentru fericirea întregului popor românesc.

Ministru Subsecretar de Stat pentru Marină
pe lângă M. R.,
C.Amiral ROMAN AUGUST

Cu prilejul zilei de naştere, a onomasticei şi de Anul Nou, Liga a transmis următoarele felicitări:

MAJESTĂŢII SALE REGELUI MIHAI I
Palatul Regal Bucureşti

Cu ocazia aniversării zilei de naştere a Majestăţii Voastre, în numele membrilor Ligii Navale, Române şi al meu personal, cu profund respect, rog pe Majestatea Voastră, să primească cele mai calde urări de multă sănătate, viaţă lungă şi rodnică Domnie, pentru refacerea şi propăşirea neamului românesc.

Preşedinte L. N. R.
V.-Amiral Adj. N. PĂIŞ

MAJESTĂŢII SALE REGELUI MIHAI I
Preşedinte de Onoare al Ligii Navale Române
L o c o

Membri Ligii Navale Române reînoeşte prin mine asigurarea nemărginitului lor devotament şi roagă pe Majestatea Voastră a primi cele mai călduroase urări de sănătate pentru propăşirea Neamului Românesc: Să trăiţi Majestate.

Preşedinte L. N. R.
V.-Amiral Adj. N. PĂIŞ

MAJESTĂŢII SALE REGELUI MIHAI I
Preşedinte de Onoare al Ligii Navale Române

In numele membrilor Ligii Navale Române respectuos prezint Majestăţi Voastre de Anul Nou străvechea urare creştinească: Să trăiţi Majestate mulţi şi glorioşi ani, într'o lungă domnie peste o Românie liniştită şi în plină prosperare.

Vice-Amiral Adjutant N. PĂIŞ
Preşedintele Ligii Navale Române

MAJESTĂŢII SALE REGINA MAMĂ ELENA
Membră de Onoare a Ligii Navale Române

In numele membrilor Ligii Navale Române respectuos rog pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi urarea creştinească de noul an: să trăiţi Majestate întru mulţi ani în deplină sănătate şi linişte.

Preşedintele Ligii Navale Române,
Vice-Amiral Adjutant N. PĂIŞ

La care s'a primit următoarele răspunsuri:

D-LUI VICE-AMIRAL ADJ. N. PĂIŞ

Vă mulţumesc la toţi din toată inima.
MIHAI R.

Vă mulţumesc domniei voastre şi tuturor membrilor Ligii Navale Române pentru caldele cuvinte exprimate.
MIHAI R.

Ordinul de Zi pe marină.

Comandanţi, ofiţeri, subofiţeri şi marinari ai Marinei Regale şi Comerciale.

Anul 1945 îşi arată zorile cu nădejdi depline în victoria finală.

Vremurile grele ce străbatem vor fi trecute uşor numai prin credinţă şi prin muncă fără preget pentru îndeplinirea obligaţiunilor luate faţă de marii noştri aliaţi.

La capătul trudei noastre vom găsi viitorul fericit al României şi de munca şi loialitatea noastră depinde făurirea acestui viitor.

Jertfele noastre de sânge în uriaşa luptă pentru Victoria finală, vor pecetlui drepturile noastre milenare la Dunăre şi Marea Neagră.

Cu această credinţă şi uniţi în încleştarea mondială pentru îndeplinirea îndatoririlor străbune rugăm pe bunul Dumnezeu ca anul 1945 să ne aducă pacea victorioasă şi mărirea neamului românesc.

Să fim demni de Regele nostru şi să strigăm din toată inima:

— *Trăiască M. S. Regele Mihai I.*
— *Trăiască M. S. Regina Mamă Elena!*
— *Trăiască România!*
— *Trăiască Marii Noştri Aliaţi!*

Ministrul subsecretar de Stat pentru Marină
pe lângă M. R.

C'Amiral ROMAN AUGUST

Ziua marinei

Giurgiu

Anul acesta ziua de prăsnuire a eroilor, a fost sarbătoriită la Giurgiu cu un fast care prin sobrietatea şi spiritul de adâncă solidaritate au dat zilei o notă de înălţătoare reculegere.

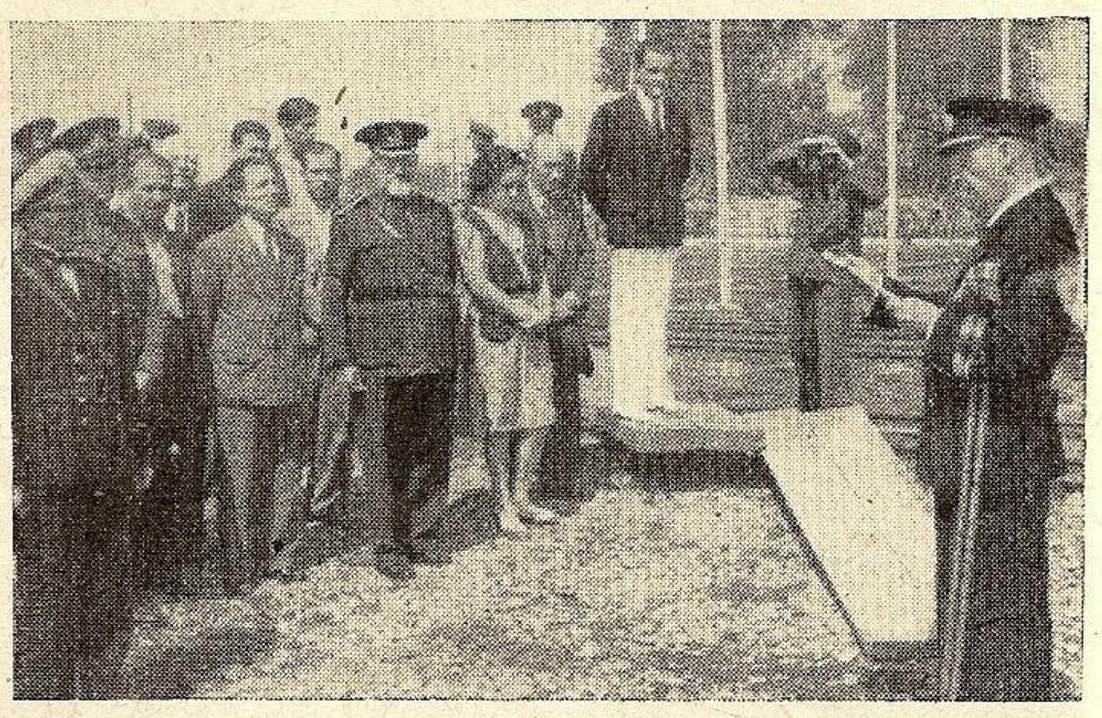
In dimineaţa zilei la orele 10 s'a oficiat la Catedrala oraşului cu hramul Adormirea Maicei Domnului, un Te-Deum de către un impunnător sobor de preoţi în frunte cu Sf. Lor Pr. Protoereu Goncescu şi Cpt. Pr. Răzvan, confesorul Garnizoanei, în prezenţa D-lor G-ral D. Petrovici Prefectul Jud. şi Preşedintele activ al Filialei L. N. R. Lt. Colonel Călin Toader primarul Municipiului, Lt. Col. Târcă C-tul Garnizoannei, Lt. C-dor Verbiceanu C-tul Portului, Romanescu Şef al Poliţiei, Inspector Dirig. al Of. P. T. T., Conchinescu Decan al Bar. Vlaşca, Col. Dr. Scripcă, a ofiţerilor Cpt. Sunda dela Of. Ec. Jud., Cpt. Basilescu dela Comânduirea oraşului, Emil Angelescu vice-preşedinte al filialei L. N. R., a ofiţerilor dela Căpităuia portului printre care remarcăm pe D-nii Taciu, Şerban, şi alţii şi a numeroşi funcţionari ai administraţiei de Stat precum şi a unei alese ásistenţe publice.

Răspunsurile corale au fost date ca şi în anul trecut de îndatoritoarea Asoc. corală Cântarea Dunării sub bagheta prof. şi maestrului Bărbulescu.

Se slujeşte parastasul, şi muzica militară a companiei de onoare intonează ruga. Dl. Prefect cu suita trece apoi în revistă compania de onoare cu muzică şi drapel ce ia parte la solemnitatea de azi, împreună cu un detaşament de premilitari al preturei centrului P. P., după care se formează un cortegiu în procesiune spre apa Canalului Sf. Gheorghe unde urmează a se lansa simbolica şi tradiţionala ancoră de flori. Cruce de căpătâiu la căpătâiul fără de cruce al mormântului comun al atâtor de mulţi marinnari ai României.

Cortegiul este deschis de către 2 marinari ai gru-

Cortegiul este deschis de doi marinari...



D. comandor Verbiceanu, rostind cuvântorea.

pului naval grăniceresc, purtând o spendidă coroană verde împodobită cu o lentă mauve-cardinal, culoarea Reginei tuturor românilor, Maria, care în limbajul culorilor a spus: „te iubesc mai mult decât pe mine însumi", în mijlocul căreia se afla o ancoră de flori roşii şi al cărei ochi era ornat cu culorile Patriei „Tricolorul românesc".

Urmează apoi doi soldaţi din „Grăniceri" purtând o tradiţională şi frumoasă colivă după care se încolonau autorităţile şi invitaţii, Compania de onoare şi detaşamentul premilitarilor.

Cortegiul parcurge străzile oraşului prin centru, sărbătoresc pavoazate în dimineaţa acestei zile liniştită trecând prin faţa Primăriei şi Prefecturii şi prin faţa Statuei poetului Eminescu, cântătorul simţit şi măreţ al unui „Ultim dor" al unui român, oprindu-se pe cheiul Canalului, unde Compania de onoare face front, iar asistenţa se apropie de marginea apei.

Ia cuvântul acum Dl. Comandor Verbiceanu, care în numele marinarilor urmaşi cinstind şi preamărind memoria marinarilor în cuvinte adânc simţite, sfârşeşte tâlmăcind asistenţei semnificaţia lansării ancorei - cruce.

Sf. Lor Preoţii Protoereu Goncescu şi Cpt. Pr. Răsvan înalţă rugile lor sfinte, către Atot-puternicul Dumnezeu şi binecuvântând coroana - ancoră - cruce o încredinţează cucernici apelor României, iar muzica intonează acum, compania dând ONORUL, Imnul Regal şi Naţional.

Ia cuvântul apoi, din partea Ligei Navale Române, chezaşă de totdeauna a cinstirei *marinei şi marinarilor*, vice-preşedintele filialei Giurgiu, Emil Em. Angelescu, care, mişcător, el însuşi adânc emoţionnat, rosteşte cuvântul omagial al L. N. R. şi al său, *oda onoarei* Marinei Române.

Calafat

Ziua Marinei, a fost sărbătorită anul acesta, în prezenţa autorităţilor respective, civile şi militare şi a unui numeros public.

La orele 9.30 s'a oficiat la Catedrala Sf. Nicolae un tedeum la care a luat parte 3 preoţi, iar la terminarea serviciului Parohul Catedralei Părintele *Rădureanu* luând cuvântul a arătat importanţa acestui zile, a scos în relief faptele de înalt eroism ale marinarilor, pomenind pe toţi eroii marinari morţi.

După terminarea serviciului divin înntreaga asistenţă în frunte cu corpul preoţesc şi autorităţile civile, au mers în port la marchiza Serviciului Hidraulic

D. Emil Angelescu, vice preşedintele filialei Giurgiu, rostind cuvântarea.

unde s'a oficiat la marginea Dunărei din nou serviciul divin. Aci Preşedintele Filialei L. L. R. Secţia Calafat Dl. avocat *G. Georgescu-Giuică* a rostit o frumoasă şi înălţătoare cuvântare arătând însemnătatea Zilei Marinei.

Tot aci se găseau două bărci conduse de personalul marinăresc din port precum şi şalupa M. R. 32 a Marinei Regale Române care mergând în largul Dunărei, personalul de pe dânsa, a lansat în lungul apei o frumoasă ancoră de flori. A fost destul de emoţionant pentru publicul asistent, momentul când în armonia glasurilor preoţilor care intonau veşnica pomenire, s'a lansat aceea ancoră de flori pentru sufletele eroilor marinari.

Cu acest act s'a sfârşşit solemnitatea de dimineaţă. sportivă atâtdi e necesară educaţiei tineretuli nostru Calafetean. Astfel la marginea Dunărei la Grădina „Debarcader", au avut loc dela ora 17 concursuri nautice.

Dela 18—19 concursuri de bărci, distanţă de 1000 metrii cu două premii de 300 şi 200 lei, la care au participat patru bărci şi la acest concurs premiul I a fost luat de personalul vasului de pasageri N. F. R. „Avram Iancu" iar premiul al 2-lea de către marinarul *Schiopu Ion* de pe Şlepul „Carola" şi *Constantin Kenlner* cărmaci pe şşlepul „Olga Hiotu".

Dela orele 19—20 concursuri de înnnot dela 1000 m.

Premiul I de lei 300 a fost luat de marinarul *Ştefănescu Pamfil* de pe vasul N. F. R. „Avram Iancu". Premiul al 2-lea marinarul *Onu Nicolae* lei 100.

Sărituri la trambulină:
Premiul 1 lei 200 *Georgescu Ion*
Premiul 2 lei 100 *Cercel Ion*
Premiul 3 lei 100 *Mocofan Ion*
Premiul 4 lei 100 *Ciobotaru Florea.*
Vănătoare de raţe şi scondru glisannt:
Premiul I *Ciobotaru Florea,* porumbei şi pui de găină,
Premiul 2 *Alecu Florea* una raţă,
Premiul 3 *Stănescu Ion* una ratâ,
Premiul 4 *Cercel Ion* una raţă.
Serbarea a luat sfârşit la orele 20.

Succesul moral al serbărei Zilei Marinei a fost desăvârşit, remarcând cu acest prilej că populaţia participă în număr destul de mare atât la serviciul religios, cât şi la serbările cu caracter sportiv nautic.

Conferinţele L. N. R.

D-l Contr'Amiral C. Negru, despre Marii Navigatori

Ciclul „Marii Navigatori", de sub auspiciile Ligei Navale Române, a fost inaugurat de d. c'amiral C. Negru, Duminică 14 Ianuarie, ora 11 dimineaţa la Fundaţia Carol I, vorbind despre „Marii Navigatori".

Conferenţiarul începe prin a vorbi despre „Expediţia Argonauţilor", pentruca apoi să treacă la doi navigatori celebri din antichitate: *Hannon* şi *Pitheas.*

Trece, pe urmă, la *Cristofor Columb, Vasco de Gama, Magelan, James Cook* şi *Kane,* sfârşind cu o anecdotă mişcatoare despre *Fulton.*

Conferinţa d-lui contr'amiral Negru, documentată şi expusă clar, a avut meritul de-a fi prima dintr'un ciclu şi ca atare, de-a ne reda în linii generale strădania şi eroismul marilor navigatori.

Jertfindu-se pentru o idee, aceşti conchistadori ai mărilor, şi-au închinat viaţa unui întreit scop: Triumful ştiinţei, desvoltarea navigaţiei şi descoperirea căilor de comunicaţie pe apă.

Toate acestea pentru progresul omenirei.

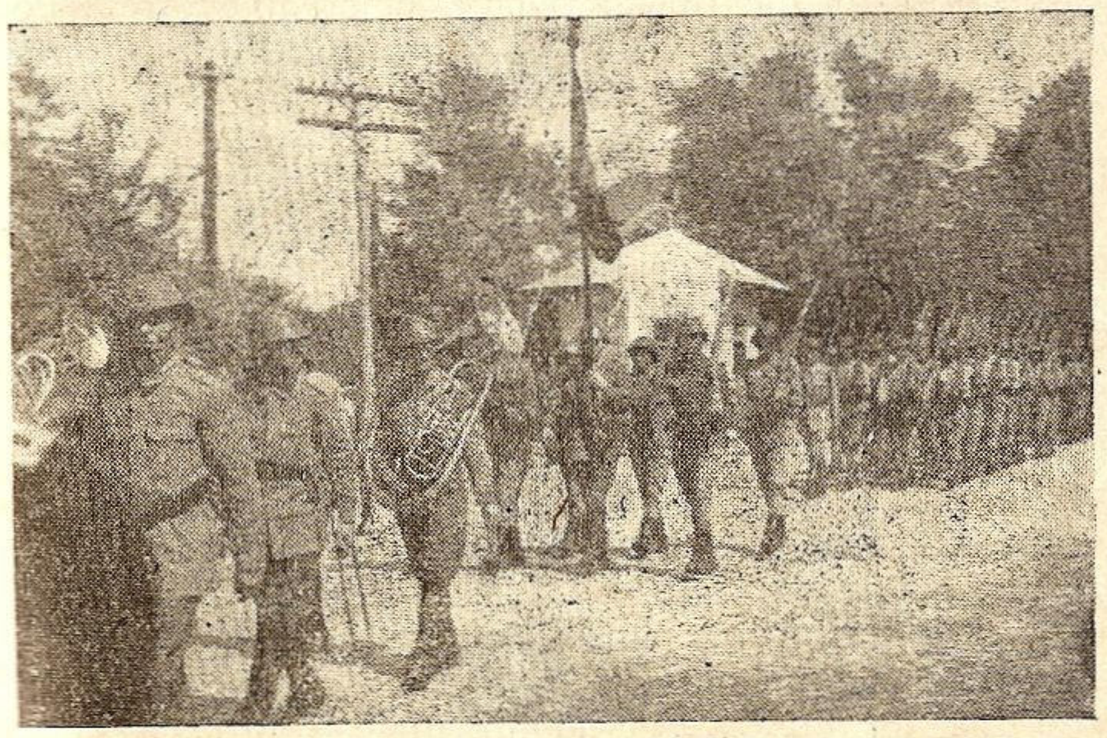
O conferinţă... cu căciula pe cap!

Mi-a fost dat să asist la multe conferinţe: unele păreau interesante, dar conferenţiarul era fonf, peltic sau gângav; altele atrăseseră un public numeros, dar, în ultimul moment, conferenţiarul, întârziat, soseşte... însă, îşi uitase textul acasă; la altă conferinţă, oratorul moare subit, în momentul de-a păşi spre catedră şi — în fine — acum câţiva ani, alt vorbitor — intimidându-se — o ia la fugă, neîndrăsnind să înfrunte curiozitatea publicului!

Toate acestea sunt fapte autentice, fapte trăite. Credeam că epuizasem întreaga materie a senzaţionalului în materie de conferinţe. Dar ziua de Duminică mi-a adus o nouă surpriză.

„Liga Navală Română" — această admirabilă instituţie, pusă în slujba binelui obştesc, care prin conferinţe şi broşuri, iniţiază marele public în problema navigaţiei şi marinăriei, a inaugurat la Fundaţia Carol I prima prelegere din ciclul ei „Călătorii şi mari Navigatori".

Prima conferinţă o ţinea domnul contr'amiral C. Negru despre „Marii Navigatori". Era un fel de introducere, o intrare în materie, o poartă deschisă prin care aveau să pătrundă ceilalţi vorbitori şi celelalte subiecte: „Prin Anglia luminata ţară a ceţurilor", „O tragedie sufletească în oceanul îngheţat de Sud". „Cristofor Columb", „Prin Nordul Europei". „Magelan". O călătorie pe Fulda" şi „Pe Dunăre la vale".



Compania de onoare cu drapel şi premilitari cinstesc pe camarazii marinari.

Subiecte extrem de interesante, ce dovedesc preocupările intelectuale și educative ale membrilor din Comitetul de Direcție al „Ligii Navale Române"...

Deci, intru în sala de conferințe, spre a-l asculta pe domnul contr'amiral Negru..

Și acolo ce văd ? Auditorii ședeau cu paltoanele pe ei, cu pălăriile pe cap și cu șoșonii în picioare !...

Apare conferențiarul care roagă publicul să rămâe cu capul acoperit, din pricina faptului că sala e neîncălzită și că geamurile sunt sparte.

După această introducere, vorbitorul, păstrând șuba pe umeri, mănușile în mână și căciula pe cap, a început să vorbească despre „Marii Navigatori"..

Interesant, într'adevăr, dar, deși conferențiarul a vorbit cu căldură, totuși n'a reușit să ne încălzească !...

Poate a contribuit la aceasta și faptul că a avut imprudența de neiertat de-a pomeni de câțiva exploratori din regiunile înghețate !

Acest tablou polar a jucat un rol important în atmosfera înghețată a sălii. Noroc însă că la sfârșit, secretarul general al Ligii a făgăduit asistenților că peste o săptămână va fi cald.

In caz contrar, propun ca cineva să conferențieze despre Equator, spre a da cel puțin iluzia unui soare generos ce ne va face să înădușim și să ne scoatem de pe cap căciulile !

Al. Bicturescu

Prin Anglia, luminata țară a ceților

In sala Fundației „Regele Carol I", d. comandor *Aurel Negulescu (Moș Delamare)* a ținut o a doua conferință a Ligii Navale Române, purtând auditorul prin Anglia, scoțând în relief, cu exemple trăite, caracteristicile locuitorilor: curățenia, prețuirea timpului, ordinea, libertatea individuală, fiecare impunându-și a respecta pe a celorlalți, cinstea, munca ridicată la rangul de cult, solidaritatea națională, manifestarea politică fără politicianism sau demagogie, sportivitatea cu disciplină, solidaritatea și respectul învinsului, temperamentul calm și stăpânirea de sine, mândria națională, dinasticismul, respectul față de înaintași, tradiționalismul, credința.

In concluzie conferențiarul spune :

„Anglia, cu toată ceața fizică ce o învălue cea mai mare parte a anului, este o țară luminată și luminoasă, care prin calitățile de mai sus ale supușilor ei, prin caldul și desinteresatul patriotism al conducătorilor, a devenit una din cele mai mari puteri ale lumii, stăpânind aproape tot globul, toate mările și oceanele".

Navigatorul conferențiar arată că toate aceste însușiri le-a avut și poporul nostru. Ne fiind însă tradiționalist, azi ele sunt în stare latentă. Stărue să le scoatem din nou la iveală, încheind cu un apel la *muncă* și *unire*.

„O tragedie sufletească în oceanul înghetat de Sud"

D-l profesor Gheorghe Lefteriu a vorbit despre *„O tragedie sufletească în Oceanul Înghețat de Sud"*, glorificând eroismul tuturor celor ce s'au jertfit în expedițiile polare și povestind într'un ton viu și colorat peripețiile expediției Scott, ce a avut loc între 1910—1912.

Faptul că Norvegianul Amundsen ajunse la Polul Sud cu 32 zile înaintea lui Scott, i-a pricinuit acestuia și tovarășilor săi o atât de mare tragedie sufletească, încât n'au mai avut energia morală și fizică să reziste, ci au căzut îngropați în vâltoarea zăpezilor eterne.

Mișcătoare până la lacrămi a fost cetirea ultimei scrisori a eroului către soția sa, lăsată cu un copilaș de câteva luni, înainte de a trece la nemurire. Cu mâinile înghețate scria: „a se încredința soției mele". Apoi are puterea să șteargă cuvântul *soției mele* și să scrie deasupra *„văduvei mele !"*

Dar moartea lor eroică a galvanizat milioane de tineri Britanici, cari au știut să imite exemplul acelei extraordinare conștiințe a datoriei ce s'a ilustrat în timpul marilor războaie 1914—1918 și 1939—1945.

O serie de proecțiuni luminoase, alese din revistele timpului, au însoțit conferința ascultată în cel mai mare interes și răsplătită cu unanime aplauze.

„Liga Navală Română"

Una din puținele instituții, unde nu s'a făcut politică, unde oamenii și-au văzut de treabă, este „Liga Navală Română". Un mănunchi de patrioți au condus nava instituției numai spre orizonturi pure, acolo unde Thalassa domnește a-tot-puternică.

„Ziua apelor", „Ziua marinei" editări de broșuri propagandistice, conferințe anuale de inițiere marinărească, editarea a două reviste : „Marea noastră pentru tineret" și „Marea Noastră", iată câteva puncte, desprinse din programul de activitate a acestei nobile instituțiuni numită „Liga Navală Română".

Dar, din păcate, „Liga Navală" a fost greu lovită. Imobilul, în care își avea sediul, a fost distrus de bombardamentele aeriene. Câtva timp „Liga Navală" a trebuit să se refugieze în localul subsecretariatului de stat al marinei.

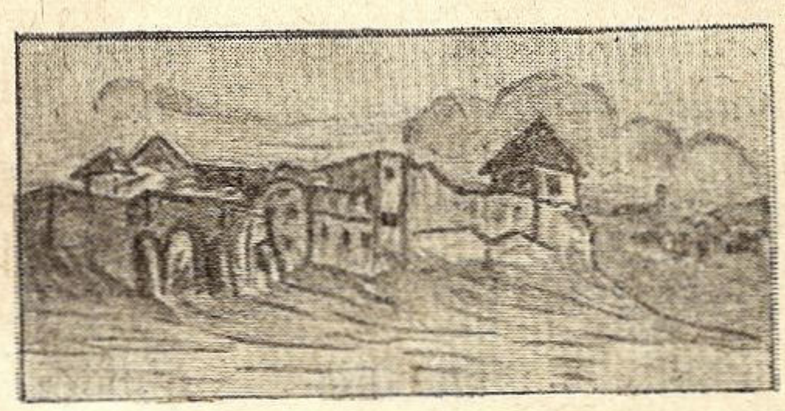
Un gest generos a fost făcut — la timp de d. inginer inspector general Toma Gâlcă. D-sa a dăruit „Ligii" apartamentul său din București, str. Wilson 15, împreună cu biblioteca .

De-acum înainte, „Liga Navală Română" nu va mai fi nevoită să rătăcească la fel ca „Olandezul sburător" !

Oamenii de nădejde, care conduc destinele acestei instituții, vor putea lucra în liniște, așa cum le șade bine unor navigatori a frumosului pe apele idealului...

Corespunzând unei necesități sociale unui perfect echilibru între util și plăcut — vorba lui Horațiu — „Liga Navală Română", va activa mai departe pentru propășirea marinăriei naționale și pentru familiarizarea marelui public cu anumite probleme, ca hidroaviația, turismul călătoriile pe apă, pescuitul și contribuția navigatorilor din trecut la progresul omenirii.

Alexandru Bilciurescu
(Era Nouă)



Sătuc de G. Guluță

Prin Nordul Europei

Duminică 25 Februarie, D-nul Comandor Ioan Atanase, a desvoltat conferința: „Prin Nordul Europei". Domnia sa a descris după impresii personale o călătorie în Suedia.

Auditorul este ambarcat pe un vapor în uunl din porturile Mării Baltice și este plimbat prin Gotland. Se oprește și vizitează ruinele vechei cetăți hanseate Visby. Apoi pleacă mai departe, intră în fiordul Stockholmului, întâlnește în drum frumoase localități balneare Saltjobaden, admiră frumusețile naturei și ale fiordului. Ajunge în Stockholm unde i-se înfățișează frumoasele clădiri mai de seamă din capitala Suediei. Apoi cu un vaporaș pe lacul Maelaren prin canalele tăiate în uscat și alte lacuri mai mici până la orășelul Orebre din inima țării. Vede castelul și clădirile frumoase de aci și se înapoiază spre Stockholm cu mașina pentru a cerceta și interiorul provinciei Södermanland.

Dela Stockholm pleacă mai departe pe un vapor prin canalul Gröta spre Göteborg. Vaporul intră din nou în lacul Mälaren iese printr'un fiord în Marea Baltică apoi intră iar în alt fiord, trece prin mai multe lacuri și râuri legate între ele cu canale săpate în pământ. Este suit la 100 metri înălțime și apoi coborât iar la nivelul mării prin ajutorul a 65 de stăvilare. Trece prin mai multe orășele, coboară pela Trollhâttan unde se află cea mai mare uzină hidraulică din Suedia în fluviul Göta și ajunge în Göteborg..

Orășelele și peisagiile întâlnite sunt descrise cu măestrie așa că stând în sală ai impresia că le vezi și proecțiunile ce urmează par cunoscute mai dinainte.

Conferențiarul a povestit mai multe întâmplări din care reese cinstea ce domnește și gradul de civilizație superioară ce se întâlnește acolo.

La urmă a urmat un film documentar, o fabrică de armament și peisagii din partea de Nord a Suediei (Laponia).

Conferențiarul a promis că va continua călătoria dela Göteberg în fiordurile Norvegiei în ziua de 8 Aprilie a. c. în aceiași sală și la aceiași oră.

Pomenirea lui Mircea cel Bătrân

„Dobrogea Românească" a organizat sub patronajul Centralei Caselor Naționale, prăznuirea anuală după datina dobrogenilor, orintr'un parastas la biserica Albă din Capitală, în memoria lui Mircea cel Bătrân, dela a cărui moarte s'au împlinit 527 ani.

Sfânta slujbă care a avut caracterul unei evlavioase sărbătoriri închinată prea mărirei viteazului Voevod muntean, a fost oficiată de P. S. Cherasie Păunescu, episcop al Tomisului și dr. Antim Nica, episcop în eparhia Dunării de Jos, asistați de părintele Dim. Rădulescu, parohul bisericii Albe și un sobor de preoți.

Au participat membri ai Academiei Române, delegați ai armatei, ai societății scriitorilor români, ai societății scriitorilor militari, ai ofițerilor de rezervă, ai Inaltei Curți de Casație, peste 50 profesori universitari, Societățile culturale „Astra", „Liga Culturală", „Liga Navală Română", și „Centrala Caselor Naționale", delegații de Cavaleri ai Ordinului „Mihai Viteazul", invalizi de război, refugiați dobrogeni, ziariști, pictori, poeți, delegați ai partidelor politice, etc.

După slujbă P. S. S. *Cherasie Păunescu,* Episcopul Tomisului, a slăvit memoria strălucitului Voevod ca ctitor de mănâstiri și biserici, ca răspânditor al culturii creștine pe măsura întinderii teritoriului țării.

P. S. Sa a evidențiat caracterul latin și creștin al Dobrogei. A arătat importanța Dobrogei pentru țara Românească, a lămurit caracterul străvechi al creștinismului și legătura bisericească cea mai veche prin Mitropolitul Ioachim Cristopulos de Vicina, care a fost primul Mitropolit al Țării Românești.

D. prof. *N. Bănescu* a arătat pe lângă faptele războinice și vitejești pe care Mircea cel Bătrân le-a săvârșit ca erou și apărător al lumii creștine, politica lui înțeleaptă și neîntrecutele lui merite ca ctitor de mânăstiri, arătând că grație cuceririlor lui de ambele laturi pe toată Dunărea până la Marea cea mare, pământul Dobrogei a renăscut la o viață românească intensă, care până atunci stătea latentă, iar țara având ieșire la mare, a primit un impuls de înflorire economică.

Cucerirea lu Mircea constituie în afară de realitatea etnografi ă și de vechimea elementului românesc lângă Marea Neagră, un drept istoric al nostru de a ne păstra hotarele până la țărmul mării.

Evocarea Marelui Voevod care a bine meritat dela Patrie, a prilejuit un îndemn la solidaritate națională.

Chiajna de G. Guluță

CONFERINȚELE L. N. R.
LA FUNDAȚIA „REGELE CAROL I"

1.IV ora 11 d. profesor *Gh. Lefteriu*: o călătorie cu dirijabilul peste Atlantic.

8.IV ora 11 d. C-dor *At. Ioan*: prin Norvegia.

Pescărie de G. Guluță

NECROLOG

In cursul lunei Ianuarie Liga Navală Română a pierdut doi valoroşi şi inimoşi membri: profesorul Marin Stefănescu, *membru fondator şi generalul* Virgil Bădulescu, *membru în comitetul Central.*

Resemnaţi, redăm mai jos câteva rânduri din care să reiasă valoarea pierderii suferită pentru noi, pentru Ţară, pentru Neam.

✝ Generalul Virgil Bădulescu

Virgil Bădulescu s'a născut la 6 Octombrie 1882 în Călăraşi (Ialomiţa) unde a urmat cursul primar şi gimnaziul, apoi liceul militar Iaşi, pe care l'a terminat în 1900.

După terminarea liceului în urma unui examen special, la propunerea Generalului Averescu, a fost trimis pentru a urma cursurile Şcoalei de Ofiţeri din străinătate unde şi-a făcut şi stagiul într'un regiment de infanterie.

La 1 Noembrie 1913 a fost chemat de Nicolae Filipescu, pe atunci Ministru de Război, alături de Colonelul Olteanu Marcel, să organizeze educaţia fizică la liceul „Mânăstirea Dealu".

Din experienţa făcută acolo timp de trei ani a dovedit: eficacitatea metodei suedeze asupra tineretului nostru şi necesitatea şi posibilitatea încadrării exerciţiilor fizice sistematice în programul de învăţământ, cu excelente rezultate şi pentru celelalte materii.

La declararea războiului din 1916 a întrerupt activitatea dela Mânăstirea Dealu, pornind pe front în fruntea primului batalion de vânători de munte. In acţiunea dela *Cireşoaia Oituz,* intervenţia eroică a acestui batalion a fost salutară pentru situaţia armatei din acel sector. Această faptă de arme i-a fost răsplătită cu cea mai mare distincţie ostăşească „Cruceu de Cavaler a Ordinului Mihai Viteazu".

Dela 1919—1928, a organizat şi condus biroul educaţiei fizice din Marele Stat Major.

In 1922 e chemat alături de prof. D. Gusti pentru organizarea Casei Culturii Poporului, în cadrul căreia se creiază în 1923 Oficiul Naţional de Educaţie Fizică.

După aceia a luat iniţiativa creiării Institutului Naţional de Educaţie Fizică.

A condus Oficiul Naţional de Educaţie Fizică dela înfiinţare până în 1936. A organizat şi condus activitatea catedrei de Gimnastică dela A.N.E.F. până în 1940, când se retrage la pensie.

Dela 1910—1940, timp de trei decenii s'a dedicat exclusiv problemei culturii fizice a poporului, luptând neîncetat pentru integrarea acestei preocupări în programul instituţiilor de Stat, cari au răspunderea higienii, educaţiei muncii şi apărării naţionale.

Pe lângă preocuparea de organizarea didactică a ANEF-ului a dus o acţiune încununată de succes pentru dotarea Institutului cu materiale moderne.

A realizat stadionul ANEF şi o parte din tribune, poligonul de tragere redusă. Instalaţiile dela Eforie cu o sală de gimnastică modernă, un bazin de înnot şi un poligon de tir.

A întreţinut relaţii cu organizaţiile de Educaţie Fizică din străinătate, participând la reuniuni, congrese şi demonstraţii. Pentru merite în domeniul igienii sociale e cooptat membru în comitetul internaţional pentru recreaţie — 1928 — de către americani.

Membru în Comitetul Internaţional pentru Educaţia în Aer liber 1938.

A reprezentat ANEF-ul la Congresul de Gimnastică din 1929, la Olimpiada din 1936 şi la Stockholm din 1939.

Cu dispariţia generalului Virgil Bădulescu, educaţia fizică pierde o personalitate de frunte care a luptat pentru desvoltarea sportului în ţara românească.

O nagiu adus la Societatea Scriitorilor Militari de d. Lt.-Col. Sever Slătinescu, Cavaler al ordinului „Mihai Viteazul"

Instituţia de energie şi minunată creaţie, concretizată printr'un unic şi rar exemplar uman, numai este în funcţiune. Inima, veşnic activa inimă a Generalului Bădulescu s'a petrificat, pentru a-i transmite humei sale efemere, înainte de a intra în etérnitate, însuşirile caracteristice şi monumentale ale monolitului.

La consacrarea acestui eveniment fuperar s'au actualizat de nenumăraţi admiratori, multe amintiri măreţe, drepte şi adevărate fapte. Erau „ale sale, numai dintr'ale sale", reflectate de un anturaj care a trăit clipă de clipă, în jurul acelui focar nestins şi în permanentă eflorescenţă.

In definitiv s'a conchis că deşi era un om, a trăit ca un Prometeu, a închis pătrunzătoarele faruri ale minţei sale inventive ca un adevărat martir, măcinat metodic de un cancer fără vindecare şi i-a fost dat să aibe un crepuscul de erou clasic.

In clipa despărţirei, erau în jurul său neîndoios mulţi admiratori verbali ; singura absenţă lovitore a fost numai a noastră, a „Scriitorilor Militari", prezenţi totuşi în mare număr.

Nu ne rămâne decât acum să ne spunem într'un cadru intim durerea noastră legitimă pentru scriitorul ostăşesc General Bădulescu.

In calea lungă parcursă de larga activitate a energiei sale în permanentă constructivă, au rămas ca pietre de hotar destule instituţii culturale şi cu un cuvânt mai cuprinzător, sociale ; orice intelectual le cunoaşte, iar cine nu le cunoaşte riscă a nu se mai califica printre cărturarii lumei militare. Deci să nu mai insistăm asupra acestora.

Dar s'au consolidat şi două idei, care marchează sorgintea genială a motorului lor şi care îl aşează pe *Generalul Bădulescu* prin excelenţă în fruntea noastră, în fruntea breslei de gânditori ostăşeşti.

Ambele gânduri adânci ca străfundul mării, ambele idei pentru care calificativul de genial exprimă decât prea puţin, şi-a avut ca piedestal al nediscutatei lor trăinicii: CARPAŢII. Acel arc de stânci carpatice, care constituie coloana vertebrală a existenţei noastre trimilenare şi garanţia certă a durabilităţei viitoare vecinice, oricâte neguri pasagere i-ar cuprinde.

Perspectiva maiestoasă a Carpaţilor l'au îndemnat

în momentul cel mai critic al războiului nostru de întregire, să pună în valoare problema cea mai dificilă a unui nucleu oţelit ostăşesc, pregătit, calificat şi oţelit ca să opereze izolat şi net ofensiv în masivele noastre păduroase. Tactica oficială care ne pregătise aşa de savant cimitirul totalei noastre ofensive carpatine, iluzionând o excursie transformată apoi în parada sinuciderei nu i-a cedat decât după înfrângerea aproape ireparabilă a retragerei din 1916. A trebuit să se întâlnească duritatea sufletului forjat în pustiurile scandinavice, neînfricat de trăirea sub protecţia pierzătoare a vestitelor zăpezi nordice, ca să se poată lua contact cu un reprezentant al realităţilor, care nu se lasă uşor controversate.

I-a edificat dela primul său iureş !

Şi inegalabilul său iureş dela Tg.-Ocna şi apoi Coşna n'a mai încetat în acţiunea de demonstrare, organizare iar demonstrare, nici acum, după aproape treizeci de ani (1916—1945) de viforoasă deslănţuire.

Ce-ar fi însemnat această năvalnică avalanşe ostăşească, dacă, într'o epocă de strictă mecanizare, am fi isbutit să încropim o jumătate din prea variata noastră armată, organizând-o unitar pe baza principiilor absolut rigide ale neîntrecuţilor noştri Vânători de Munte ?

Intreb şi încă odată repet, cu toată seninătatea : ce-ar fi fost ?

Poate: dictatul dela Viena ar fi rămas fără urmare.

Istoria va aprecia abia de acum încolo concepţia bazată pe iniţiativa bădulesciană în lumina materială a faptelor împlinite.

* * *

Dar să pipăim fugitiv şi cea de a doua ideie a vîgurosului General Virgil Bădulescu. Era după victoria dovedită ulterior înşelătoare a ultimului război mondial, când am reluat la Sinaia şi pe întreaga vale a Prahovei, până departe în câmpia Bârsei: huzureala, pik-nik-urile şi inseparabila bacara. Şi atunci, în delăsarea generală, a apărut un exponent al rigidităţei nordice, care a furnizat antidotul, prin practicarea sky-ului. Evităm detaliul educativ şi sportiv al sky-ului, dar compară-se de oricine, antagonismul dintre promiscuitatea Cazinoului Sinaia, de o pildă şi Dumnnezeiasca privelişte depe piscurile Bucegilor, în radiaţia reconfortantă a soarelui iernatic, după un trudnic efort al urcuşului cu năzuinţa prometeică de a atinge infinitul şi apoi o plutire pe tălpice, peste văi şi prin păduri, ca o dăruire vulturească.

Era desigur lecţia unei clipe de sublim, servită deopotrivă şi celor conştienţi, cari l'au urmat pentru străduania interioară a sportului cel mai complet şi mai înălţător din toate, servită şi unor inconştienţi, cari posedând secretul pietrei filosofale în chiar anturajul lor, preferau s'o arunce în balanţa desfrâului.

Sky-ul Generalului Bădulescu n'a fost numai un elexir al generaţiilor contemporane; a fost cu mult mai mult: a fost elanul virtual pe care l'a picurat în sufletul naţiei sale, pentru o adorare mistică cu substrat dacic a neîntrecutei panorame înălţate de fermecătorii noştri Carpaţi.

Minte energetică şi suflet prometeic şi-a făurit din gândurile sale intime, bazate pe adevăruri absolute, câteva idei forţe, din care perseverenţa deprinsă în cadrul Nordicilor a construit realităţi vecinice.

Este printre puţini miruiţi de soartă, dintre căpitanii noştri, care va trăi nu numai prin fapte ce se pot năru în abisul viitorului, ci prin idei, prin idei forţe mai luminoase şi mai puternice decât însăşi materia. Şi atunci noi, scriitorii militari, plămăditorì de gânduri eroice, nu suntem indrituiţi să vedem oare, în Prometeul nostru modern, Generalul Virgil Bădulescu, mai mult decât un animator al gimnasticilor şi chiar mai mult decât un realizator de edificii şi creaţii culturale.

Fiindcă trebuie s'o mărturisim prin el, am avut o transfigurare de pură esenţă nordică, un fel de ODIN scandinavic al nostru, care a trăit printre noi, — şi totuşi nu l'am cunoscut decât aproximativ.

I-a trebuit perspectiva morţei, ca să ni-l descoperim în pura lui valoare, înainte de a păşi în eternitate.

† Prof. univ. Marin Ştefănescu

Profesorul Marin Ştefănescu s'a născut în anul 1880. Liceul l'a făcut în ţară, iar licenţa şi doctoratul în filosofie şi le-a luat la Sorbona, cu un succes deosebit. Numit la universitatea din Bucureşti, pe lângă catedra de logică, psihologie şi teoria cunoaşterii, a făcut din profesorat un adevărat apostolat. In războiul din 1916 a cerut şi a fost trimis în linia I-a, unnde a fost rănit de trei ori, pentru care a fost decorat cu mai multe distincţiuni, fiind propus şi pentru „Mihai Viteazul".

Reîntors la catedră, după câtva timp a scris „Filosofia neamului românesc", în care ajunge la concluzia că neamul românesc va contribui la cunoaşterea lumii prin spiritul său de armonie.

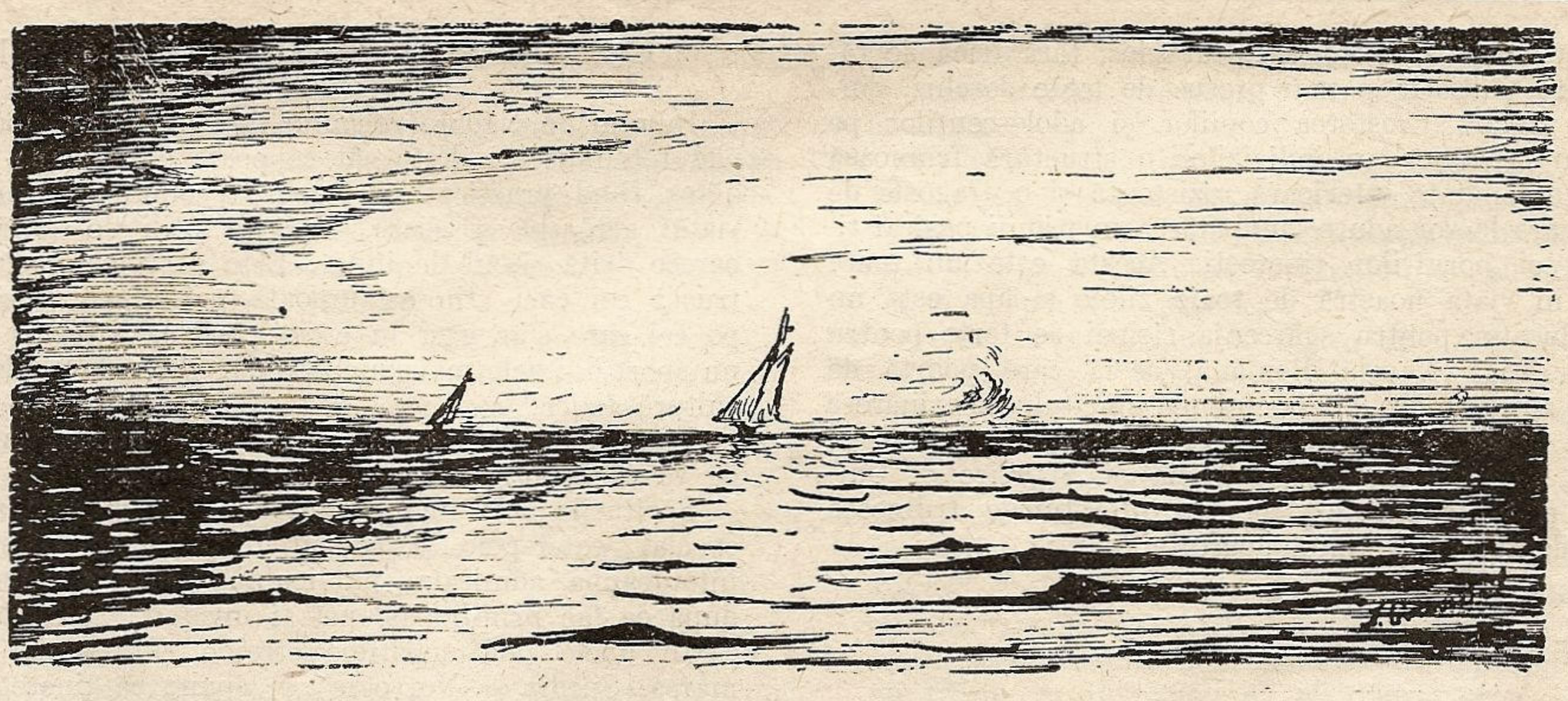
După 15 ani de muncă, a publicat, în 1938 „Le Problème de la méthode". la Paris, în editura Alcan. Apoi, în 1943 a scris „Filosofia creştină", în editura „Universul".

Aceste două lucrări conţin liniile mari şi generale ale întregei cugetări a profesorului Marin Ştefănescu. Intreaga filosofie a profesorului Marin Ştefănescu este inspirată de doctrina creştină.

A fost un democrat convins şi totdeauna a fost pentru apropierea noastră de puterile apusene, iar în războiul trecut a luptat pentru intrarea în război alături de aliaţii de astăzi. Profesorul Marin Ştefănescu a ridicat, în tot timpul vieţii sale, iubirea de ţară până la religiozitate. Această iubire şi-a manifestat-o prin câteva fapte cari îl cinstesc în mod deosebit. Aşa bunăoară candela cu foc şi crucea dela mormântul eroului necunoscut, ca simbol al jertfei armatei române în trecutul război. O altă latură a activităţii sale a fost grija pe care a purtat-o educaţiei tineretului, lângă care a trăit tot timpul. Era convins că educaţia potrivită neamului nostru este aceia inspirată de iubireu creştină, care a făcut ca neamul românesc să nu râvnească la cuceriri de teritorii străine graniţelor sale, dar a apărat cu îndârjire pământul strămoşesc.

Profesorul Marin Ştefănescu a luptat în toată viaţa sa pentru ridicarea neamului românesc, printre celelalte neamuri, printr'o cultură proprie, specific românească. Şi-a iubit, — cu iubire creştină —semenii, indiferent de religie. Pe tărâm religios, profesorul Ştefănescu s'a manifestat prin foarte multe predici, ţinute în biserici şi ateneele populare.

A murit sărac. Singura avere ce a lăsat-o, sunt câteva manuscrise, nepublicate încă.

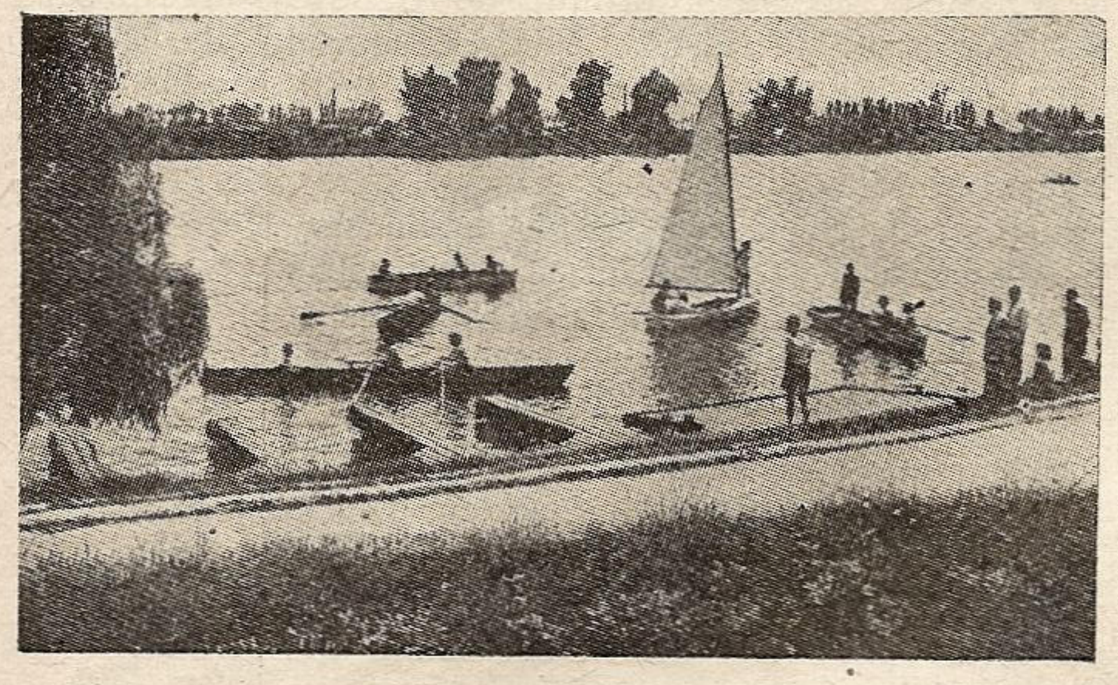


CRONICA SPORTIVA

de Locot. PAUL EPUREANU

MARILE INSTITUŢII ŞI SPORTUL NAUTIC

Am o carte în mână tipărită după toate cerinţele ale timpurile noastre. *„Infăptuiri sociale şi culturale în folosul personalului"*. E vorba de personalul băncii Românești. Am răsfoit-o şi citit--o cu toată atenţiunea ce se cuvine unui asemenea lucru de preţ şi la propriu şi la figurat, căci îngrijirea de personalul unei întreprinderi sau instituţii, înseamnă depăşirea noţiunilor sociale, cel puţin cu un pătrat de veac în starea socială a unui popor tânăr, aşa cum este al nostru. Instituţia bancară denumită „Banca Românească" şi-a început înfăptuirile sociale şi culturale pentru funcţionarii săi încă din anul 1911, creind treptat până astăzi, tot



Strandul şi debarcaderul Băncii Românești.]

felul de noutăţi culturale şi sociale în ritmul vremii şi occidentului, înscriind prin clădirea cabanei dela Floreasca, una dintre cele mai superioare înfăptuiri nautice la noi în ţară. Cartea nu dă detalii în bilanţul sportului nautic, ci notează că *„aci se desfăşoară vara* o intensă activitate sportivă. Terenurile de sport şi pavilionul de pe malul lacului Floreasca, sunt proprietatea Băncii Românești. Pavilionnul este bine amenajat şi unul dintre cele mai accesibile dintre terenurile sportive de acest gen de pe malul lacurilor din preajma Capitalei. Pavilionul se compune dintr'o sală mare, o terasă cu pergolă, 2 vestiare, 2 săli cu duşuri, dependinţe, etc. Terenurile sportive cuprind: Tenis, Volley-Ball şi Popice, iar teren acoperit cu nisip este rezervat copiilor. Intr'o clădire anexă sunt adăpostite ambarcaţiunile şi locuinţa intendentului. Pentru practicarea sportului nautic au: 2 Yole, 2 Giguri 1 Skiff de 2 persoane, 2 bărci universale şi un Ponton.

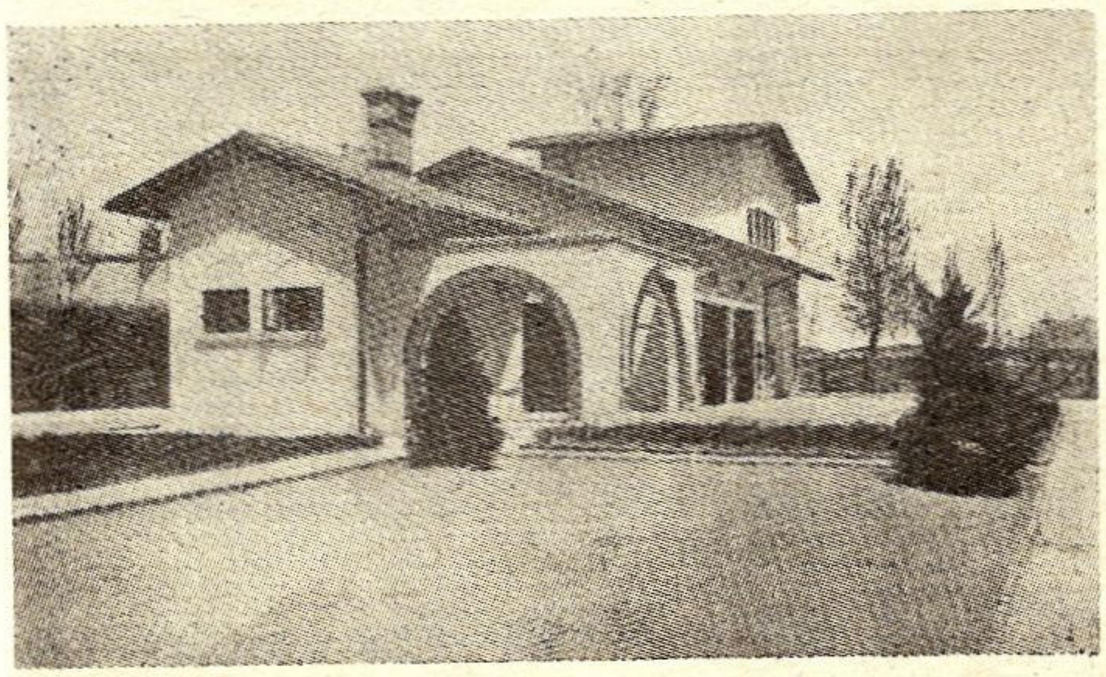
Parcul de ambarcaţiuni este modest până acum, este modest şi aceasta datorită vremurilor când toate sforţările nu au dat nici un rezultat. Asociaţia Sportivă şi Culturală a Funcţionarilor Băncii Românești, este afiliată la Federaţiile de Canotaj şi Vele, şi în mai toate competiţiunile nautice, au figurat în locuri de cinste, ambarcaţiuni conduse de funcţionari şi funcţionarele Băncii Românești, care au condus cu autoritate şi pasiune micile giguri sau skiffuri, la cucerirea trofeelor concursurilor nautice. Nota de ridicarea sporturilor pentru instituţie, constituie programul anului 1945, în care se prevede creierea unei tabere pe malul Lacului Floreasca, a unei tabere pentru copii funcţionarilor Băncei Românești, unde în bătaia soarelui, în mângăierea vântului şi undele apei, micile fiinţe să-şi întărească fizicul, sufletul şi caracterul şi să-şi creieze o pasiune pentru apă, prin traiul şi educaţia în spiritul marinăresc.

Poate că în viitor, marina comercială, va fi recunoscătoare acestor iniţiative ale unei modeste asociaţiuni sportive de funcţionari bancari. Prin educaţia copiilor în dragostea de apă, de călătorii, de orizont larg în lumea cea mare, odată cu alinarea dorului de undele mărilor şi a oceanelor, va uni şi interesul economic al ţării, ducând produsele noastrre în depărtările globului, odată cu Tricolorul Românesc. Apa inspiră copiilor şi tineretului o bogată fantezie, o duioasă poezie şi o tărie a luptei în viaţă, cu natura, omul şi traiul. Odată crescuţi în spiritul apei copilul sau adolescentul va avea în tot timpul vieţii lui o nostalgie a orizontului larg, iar mai târziu când interesul vieţii lui îl va îngrămădi la munca pentru existenţă îşi vor aduce aminte că pe apă se poate câştiga o existenţă frumoasă, unind în acelaş timp şi atracţia lor pentru călătorii. Banca Românească, dă un semnal nu numai pentru copiii ei ci şi pentru copiii tuturor instituţiilor şi întreprinderilor care au terennuri şi cabane pe margini de ape. Creşterea copiilor şi adolescenţilor pe margini da ape, va da societăţii elemente cu

caracter ferm, sportiv, tare, curagios, fără frică de răspundere, inițiativ și mai presus de toate deschis, cinstit și uman. Creșterea copiilor și adolescenților pe margini de ape, dau indivizilor o structură frumoasă fizică, o sănătate interioară rezistentă și o dragoste de viață, care le vor aduce cumpătarea în primii pași ai tinereței și pornirilor tinerești. Acesta este un mare câștig în viața noastră de toate zilele și apa este un bun educator pentru sgârcenia risipei de forțe pentru individ. Liga Navală Română, aceia care poartă de anii și ani flamura ei în creierea spiritului marinăresc printre copii și tineret, aduce elogiile ei atât conducerii Băncei Românești, cât și Asociației Sportive și Culturale a Funcționarilor, pentru înfăptuirile frumoase și occidentale pe terenul sportului nautic.

N A T A Ț I E

Sub auspiciile Comisiei Interimare pentru Innot, de sub președinția Domnului Dan Brătianu, membri fiind Domnii V. Firoiu și Dr. Eugen Floru, a avut loc Duminică 17 Decembrie 1944, în localul S. S. al Marinei, Adunarea Generală Ordinară a Federației de Natație. Au fost aleși următorii: *Președinte:* C.-Amiral Adj. PREDA FUNDĂȚEANU; *Membri:* Cpt. Comandor C-tin Niculescu (Marina), Dr. Aurel Siligeanu (Club Nautic Român), Radu Grigore (C. F. R), Valter Emingher (C. N. R.), Emeric Freund (Ilsa-Timișoara), Ing. I. D. Stăncescu (Y. C. R.), Ing. Aurel Samoil (Ford Româna), Avocat I. Jipescu (Telefon Club), Paul Stroescu (Liga Navală Română); *Supleanți;* Căpitan de marină Dumitru Stoiculescu (Marina), Marian Bonea (Metropola), un reprezentant Cluj, un reprezentant Tg. Mureș. Menționăm cu satisfacție, că, în comitetul F. R. de Innot au fost alese persoane cu un trecut notoriu în sporturile pe apă precum și destoinici ofițeri din Marina Regală Română, care vor asigura cerințele acestui sport de utilitate socială și națională. Deasemenea au fost desemnații ca membri, conducători ai cercurilor sportive din marile întreprinderi și instituții, cu un personal numeros, ceeace constituie o garanție pentru creierea unui spirit larg întru promovarea și desvoltarea înotului în cuprinsul țării. Totdeodată comitetul a exprimat mulțumiri D-lui C.-Amiral AUGUST ROMAN, Ministrul Marinei Regale Române, care cu o deosebită atențiune și bunăvoință, a dat tot sprijinul Federațiilor de Sporturi pe Apă pentru a se întruni într'un cadru demn și marinnăresc.



Plaja de nisip în pavilionul Băncii Românești

INNOTUL ȘI SPORTURILE NAUTICE

Innotul dă vigoare corpului desvoltând în mod complet toți mușchii. Este cât se poate de higienic și sănătos fiind practicat în cele mai bune condițiuni de viață: aer, apă și soare. Este de utilitate socială deoarece evită riscul de înnec. Este de folos colectiv întrucât cei cari știu să înnoate pot scăpa dela înnec pe cei care s'ar găsi în acest pericol. Nu este numai un sport din cele mai populare dar chiar de o adevărată cultură fizică.

Plajele, strandurile și bazinele de înnot sunt pline de veselie pentru băeți, fete și adulți.

Săriturile dela înălțime în apă, jocurile pe apă, în special water-polo și concursurile de înnot stărnesc întotdeauna admirația publicului. Copiii cât de mici, după ce fac primii pași pot fi învățați să înnoate.

In unele țări maritime streine (în special Danemarca, Suedia și Norvegia) se spune că tineretul trebue să știe să înnoate după cum știe să meargă. In multe țări streine oficialitatea construește un număr iimportant de basine și încurajează asociațiile sportive, înnotul fiinnd considerat de utilitate națională.

In America fetele și băeții nu pot trece bacalaureatul dacă nu știu să înnoate, iar în Franța înnotul este introdus obligatoriu în școli. Liga atletică a școalelor publice din U. S. A. organizează anual mari competițiuni între școli pentru propagandă. Tineretul este astfel bine pregătit pentru formarea elementlor viguroase care vor încadra marina comercială și forțele navale. Innotul este complectat cu sporturile nautice: vâslitul (canotaj) și conducerea bărcilor cu pânze (yachting).

In Anglia cea mai spectaculoasă competițiune anuală de veche tradiție este renumitul concurs de canotaj dintre echipele universitare Oxford și Cambridge, care se dispută pe Tamisa.

Chiar și în Elveția sporturile nautice sunt cele mai desvoltate. „Société Nautique de Gèneve" organizează în fiecare an pe lacul Léman concursuri de vele la care participă echipele universitare elvețiene. Tot pé lacul Léman se dispută anual la Geneva concursuri internaționnale și de înnot și de salvare dela înnec, organizate de Société Internnationale de Sauvetage du Lac Léman. La concursul din August 1944 au participat 45 de echipe și 600 înnotători.

In România natația și sporturile nautice au făcut mari progrese după războiul trecut, nu numai în porturi dar chiar și în marile orașe interioare (în special Timișoara și Arad).

In București, pe măsură ce lacurile Herestrău, Flo-Hreasca și Tei au fost asanate, U. C. B. a construit stranduri publice perfect organizate iar primăriile au construit basine pentru școli de înnot.

Cluburile și asociațiunile sportive subvenționate de întreprinderi au pus la dispoziția personalului lor stranduri iar ambarcațiuni sportive din cele mai moderne aduse din străinătate pentru canotaj și vele. Cea mai completă organizațiune este acea a clubului sportiv „Metropola", a Soc. Generale de Gaz și Electricitate. Clubul „Yacht Club Regal al României" are cea mai veche și temeinică organizație de sporturi de vele (bărci cu pânză).

Toată activitatea sportivă nautică a fost mult susținută de Ministerul Marinei care a subvenționat în ultimii ani înființarea unor școli dde natație.

Totuși sporturile nautice sunt departe de a fi ceeace ar trebui să fie pentru țara noastră, mai ales în ra-

port cu desvoltarea la care ajunseseră înainte de războiu alte sporturi.

Promovarea sporturilor nautice în România se poate realiza numai prin construirea de bazine acoperite în Capitală şi provincie precum şi întroducerea înnotului obligator în şcoli, ceeace de mult şi mereu a fost cerut de Liga Navală Română şi de Federaţiile Române de Natatie şi Sporturi Nautice.

Pentru sportul muncitoresc s'ar putea promova înnotul ca un sport complet pentru sănătate individuală şi utilitate naţională, construindu-se bazine chiar pe lângă fabrici şi instituţiunile industriale, cu tot aparatul de gimnastică uşoară, plaje şi duşuri medicale.

Radu C. Toroceanu

M E M O R I U

către U.F.S.R. pentru înfiinţarea une Federaţii de vele

In toate timpurile a existat la Constanţa şi chiar în diferitele porturi dunărene ambarcaţiuni cu vele. In afară de bărcile de pescari şi de cele ce serveau barcagiilor pentru plimbare (ambarcaţiuni care au deservit mai muit desvoltarea sportului velei, din cauza nenumăratelor accidente ce au pricinuit), am avut la noi „yachturi", printre care menţionăm „Sparge Val" al răposatului *George Diamandi.* „Domniţa Ileana" al principelui *G. Bibescu,* „Zoiţa Doamna" proprietatea D-lui Radovici. Mai amintim că D-nii *Al. Davila, C. Sturdza şi Cananău* posedau şi ei ambarcaţiuni cu vele, înscrise la *Clubul Nautic Român,* primul club înfiinţat în anul 1908 la Constanţa.

In lumea marinărească se mai păstrează amintirea călătoriei dela Sulina la Batum, la Trebizonda şi Samsun a lui *B. Spiro,* apoi a călătoriilor Comandorului *Marcu* şi a călătoriei dela Constanţa la Istambul a D-lui *Henry August* cu pictorul *Satmary.*

Căutând pela anticarii din Bucureşti pentru procuarrea unui premiu destinat unui concurs, D-l Inginer *Niculae Caranfil* a avut surpriza de a descoperi o cupă care purta inscripţia: „Premiul I pentru regatta Doamnelor, Sulina 1896", în limba engleză.

Prin înfiinţarea în 1921 a *Yacht Clubului Regal Român,* renaşte navigaţia cu vele (după războiul din 1916—1918) şi membri clubului păstrează amintirea cuterelor „Domniţa Ileana", „Luiza", „Isprava", „Val" şi „Iscoada", ultimul fiind şi acum în serviciu la Y. C. R. R. Comandorul *N. Voinescu,* atunci căpitan, procedă pe la 1930 la înfiinţarea *Clubului Nautic Balcic.*

Totuşi, nu se poate vorbi într'adevăr de sportul velei în România decât după înfiinţarea Yacht Clubului Bucureşti la Snagov în anul 1931, de drumul nou urmat Yacht Club Regal Român după luna Mai 1934 şi introducerea acestui sport pe lacurile din Bucureşti prin filiala Yacht Clubului Bucureşti înfiinţată pe lacul Herestrău în 1937.

In scurt timp, prin cumpărarea unor ambarcaţiunni monotip cu o viteză apropiată una de alta, corespunzătoare mijloacelor financiare de care dispuneau asociaţiile şi cu calităţi nautice potrivite apelor unde aceste ambarcaţiuni urmau a naviga, aceste asociaţiuni au desvoltat sportul velei prin emulaţia creată de regatele disputate între un număr însemnat de ambarcaţiuni.

Dela 1935 am avut în fiecare an un campionat de staruri, categoria de ambarcaţiuni de curse cea mai răspândită în lume. Echipajii româneşti au participat în 1936 la campionatele Europene de staruri la Napoli, iar în 1938 la regatele de staruri din Kiel. Tot în 1938 la regatele din Pireu, organizate de R. Y. C. G. şi 1939 la regatele din Istambul, organizate de *Denüz Klubu* la Moda.

Pe lacul Snagov, Yacht Clubul Bucureşti, încă din 1932, dispută regate cu ambarcaţiuni de tipul „yola"; aceste competiţiuni sunt la înălţimea celor din streinătate atât prin calitatea instalaţiunilor şi organizaţiei cât şi a sportului practicat.

Pe lacul Herestrău, de câţiva ani, Asociaţiile *Yacht Club Bucureşti, Metropola, A. M. A. Asociaţia Sportivă a Aerului şi al Marinei, a Băncii Româneşti, Băncii Naţionalelor şi Telefoanelor,* dispută regate pe un tip de yole populare creat tocmai pentru Olimpiada din 1936. In ultimii ani din cauza numărului crescând de participanţi, au trebuit înfiinţate categoriile Seniori, Juniori şi chiar Doamne care de 2 ani au campionatele lor speciale.

Din cele relatate mai sus, reese că sportul velei are un trecut în România, că el trăeşte şi s'a răspândit mai cu seamă de când există posibilitatea de a practica acest sport chiar la Bucureşşti sau în jurul Bucureştilor.

Până acuma, interesele sportului velei au fost reprezentate de Federaţia Sporturilor de Apă.

Inceputurile modeste ale acestui sport s'au acomodat de această modalitate care este unică şi valabilă numai în România, întrucât în toate celalte ţări din Vest grupările care practică velele sunt organizate într'o federaţie de specialitate. In Franţa există „l'Unnion des Societés Nautiques", în Germania „Segler Verband", în Italia „la Federazione della Vela", în Anglia, dat fiind popularitatea acestui sport, există chiar federaţiuni speciale pentru grupările care practică regate, altele pentru organizaţiile care practică crucierele şi chiar una pentru cele care participă la crucierele transoceanice.

Avântul luat de sportul velei la noi, îndreptăţeşte amatorii care-l practică să ceară înfiinţarea unei Federaţiuni de specialitate.

Nu pot fi aceleaşi persoane care să desbată şi să reprezinte interesele natatiunei, a canotajului şi a velei. Hotărîrile de luat în privinţa alegerei unui tip de ambarcaţiuni cu vele pentru o anumită regiune, redactarea unui regulament de curse, arbitrarea unor reclamaţiuni, calificarea participanţilor la regate, nu pot fi desbătute decât de persoane care practică sportul velei şi chiar au în acest sport o practică mai îndelungată.

Credem că amatorii sportului velei sunt mult mai numeroşi decât amatorii de scrimă care sunt grupaţi într'o federaţie.

Durata sezonului pentru practicarea velei este mai lungă decât a aceluia în care se practică bobsleigh-ul care face obiectul unei federaţii.

Popicele şi tenisul de masă sunt sporturi recunoscute şi dirijate de câte o federaţie.

Practica velei este un sport complect, care desvoltă calităţiile fizice şi intelectuale, întrucât el se practică în aerul cel mai curat, cere vigoare şi rezistenţă fizică, iar pentru a fi practicat cu deplină satisfacţie el cere totodată cunoştinţe teoretice numeroase, referitoare la construcţiuni nautice, la meteorologie, la hidrografie, la astronomie, etc.

Pentru toate aceste motive, practicanţii acestui sport sunt îndreptăţiţi a cere să fie şi ei grupaţi într'o federaţie de specialitate.

Robert Fournaraki (Yacht Club)
Al. Procop Dumitrescu (A. M. A.)
Ing. Luc. Grecianu (Ford Română)
Vladimir de Vassal (Ford Română)

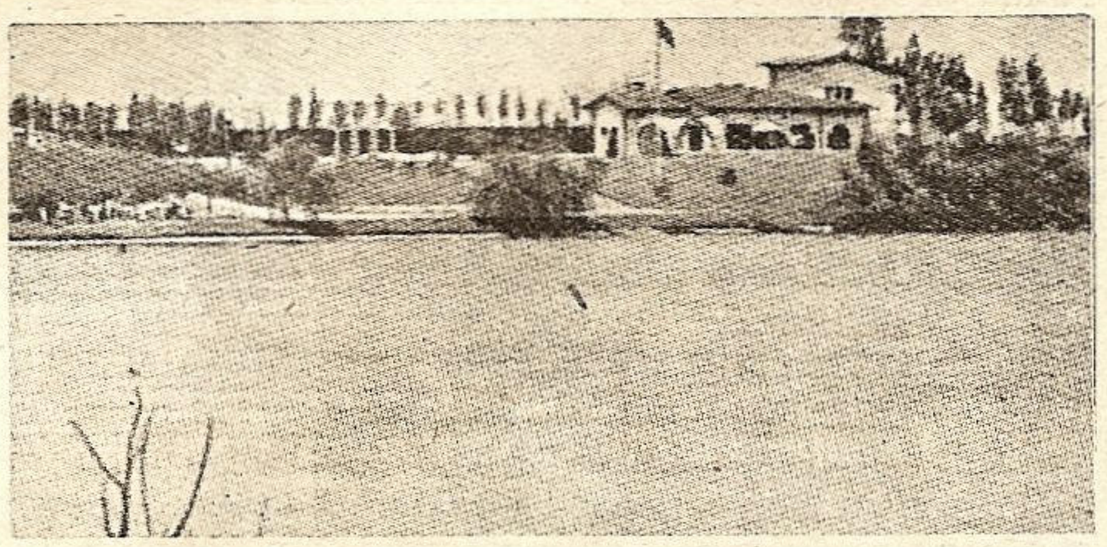
Ing. A. Pârlea (Telefon Club)
Ion Kendler (Astra Română)
Gh. Rossignon (B. N. R.)
Gh. Fleischer (B. N. R.)
Gh. Morţun (B-ca Rom.)
Radu Toroceanu (B-ca Rom.)

S P O R T U L N A U T I C

In urma demisiilor d-lor: Cpt. Comandor *Eugen Săvulescu* Preşedinte şi Căpitan de Marină *N. Receanu*, Secretar General de'a Federaţiia Română de Sporturi Nautice, Comitetul Federal în şşedinţa din ziua de 28 Ianuarie 1945, a dat delegaţie de Preşedinte d-lui *Henry George August*, iar d-l *I. Berindei* a fost desemnat a conduce Secretariatul General al F. R. S. N. Au mai fost cooptaţi în comitet d-nii: *Radu Brăiescu*, ca membru şşi d-nii *Arabolu* (Distribuţia) şi *Teodorescu* (Telef.-Club), ca cenzori.

S P O R T U L N A U T I C

Joi, 1 Februarie a. c. s'a ţinut Comitetut F. R. S. Nautice sub Preşedinţia d-lui *Henry George August*, prezenţi fiind d-nii: I. Berindei, Secretar General, Robert Fournaraky Vice-Preşedinte, Alex. Stefănescu (Distrib.) Casier, Ing. Seratidis Laerte (Telef.), Butucaru I. (Metrop.), Adalbert Por (Timişoara), I. Pogonatu Secretar şi Locot. Paul Epureanu Secretar de Presă şi Propagandă. Luându-se în discuţie ordineă de zi, s'a hotărât următoarele: Se va lua măsuri pentru a începe cursurile de *Vele* şi *Canotaj*, pentru care au fost desemnaţi d-nii: I. Berindei şi Lt. Comandor Alex. Bercea. Inceperea cursurilor se va anunţa prin ziare la timp, precum şi localurile unde vor funcţiona. S'a constituit un comitet de Consilieri Technici din care fac parte d-nii: Tiberiu Arsenovici (Canotaj), V. Racotă (Canotaj), Căpitan de Marină I. Stoian (Vele), Ing. V. Jeles (Vele), D-nii Pogonatu şi Locot. Paul Epureanu, au fost desemnaţi primul ca Secretar al F. R. S. Nautice şi al doilea ca Secretar de presă şi Propagandă. S'a fixat provizoriu se-



Vedere generală a terenului de sport al Băncii Românești.

diul F. R. S. N. Pentru informaţii şi Corespondenţă str. Barbu Delavrancea No. 25, Telef. 7.23.87, iar pentru şedinţe str. Nicolae Filipescu No. 18.

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA

PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica şi biroul central: BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon: 2-18-35
Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE

ACUMULATORI STAŢIONĂRI

pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACŢIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / căruciоare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii.

PESCARIA ȘI PISCICULTURA

Editorial

După mai mulți ani de tăcere, impusă de împrejurări independente de voința noastră, reluăm firul întrerupt al acestei publicații, prin larga înțelegere a Ligei Navale Române.

Timp de opt ani „Pescăria și Piscicultura", după cum o indică și titlul, a luptat pentru răspândirea ideilor și cunoștințelor în legătură cu organizarea pescuitului și pescăriilor în țara noastră, precum și cu creșterea peștelui în eleștee și iazuri.

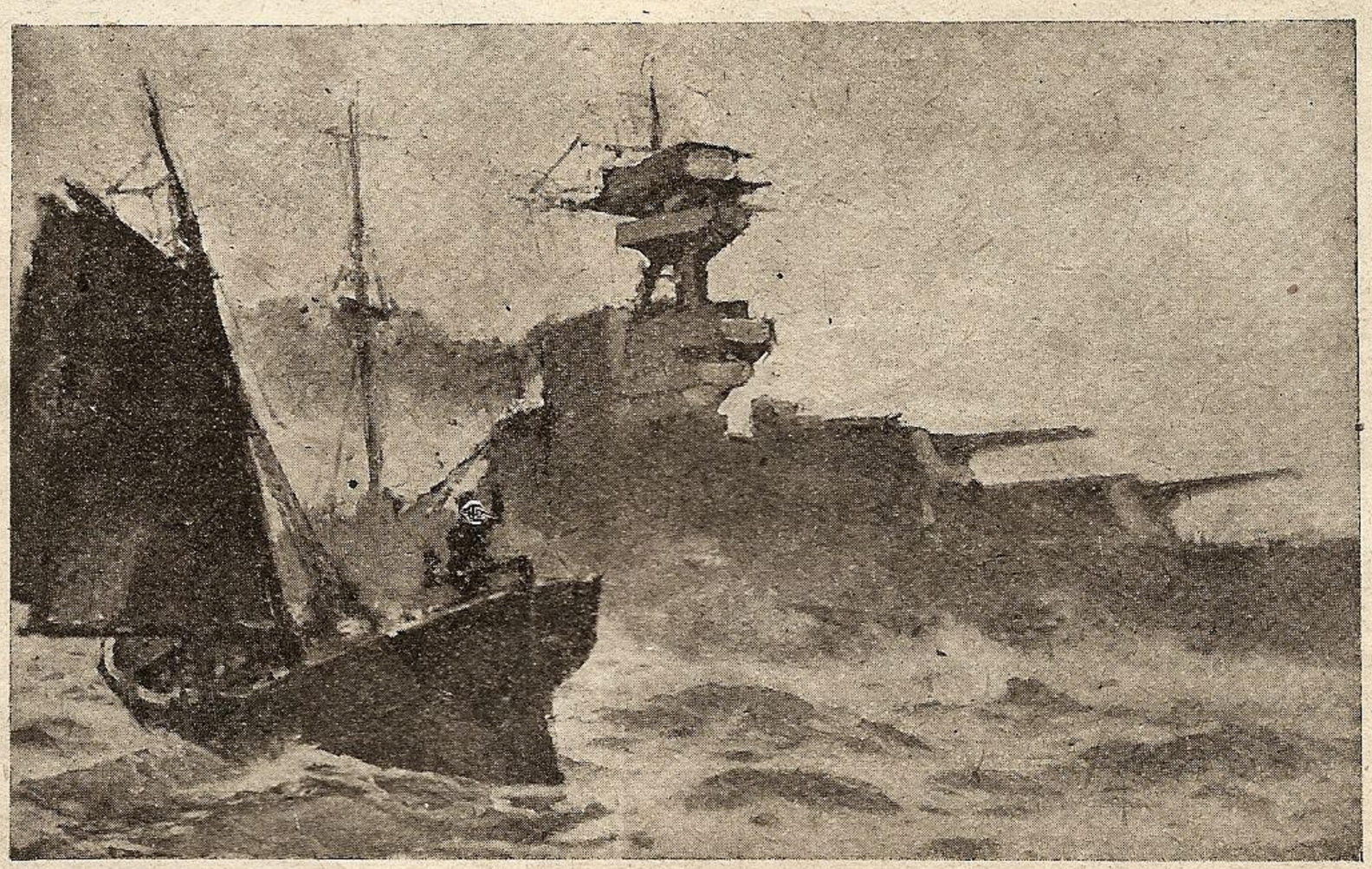
Piscicultura, această ramură a economiei agricole-zootehnice, aproape necunoscută în România, a putut să pornească pe drumul unor realizări tot mai numeroase, datorită în mare parte propagandei făcută de această revistă, altături de acțiunea Asociației pentru Incurajarea Pisciculturei și Pescuitului în România. Au fost timpuri de muncă și de sacrificii de tot felul, pe care le-am făcut cu dragă inimă pentru aceste idei, atât de ignorate la început, dar care astăzi au ajuns să devie patrimoniul multora dintre proprietarii de ape ca și dintre oamenii de labotaor.

Suntem într'o epocă de mari prefaceri. România trebuie să pornească într'un ritm tot mai accelerat la refacerea întregei sale economii și la punerea în valoare a tuturor bogățiilor latente care așteaptă să fie scoase la iveală. Printre aceste bogății care așteaptă să fie puse în valoare sunt desigur și pescăriile țării.

Suntem o țară de mari posibilități în domenii diverse. Piscicultura este unul dintre aceste domenii, dintre cele mai vaste, care va avea o și mai mare însemnătate după acest război și care va trebui să ia o desvoltare deosebită.

Lipsa de pește din ultimii ani, cerințele mari pentru acest aliment atât de bun dar în acelaș timp atât de rar acum, cerințe care vor fi tot mai acute, vor pune pe primul plan al preocupărilor noastre creșterea peștelui și creiarea mijloacelor celor mai potrivite de producție. Pentru aceasta toate energiile și toți specialiștii, toți oamenii de bine pe care-i preocupă aceste probleme, vor trebui să fie strâns uniți, pentru rezolvarea cu bine a cerințelor ceasului de față.

In ce ne privește, cu sprijinul Ligii Navale, care dela înființare a înțeles să promoveze toate activitățile în legătură cu apele României și împreună cu toți cei care se găsesc în Asociația pentru Incurajarea Pisciculturii și Pescuitului în România, vom ști ca și în trecut să ne facem întreaga datorie.



Doi prieteni nedespărțiți: Vasul de pescuit si vasul de luptă. *Aquarelă de Știubei.*

Asociația pentru încurajarea pisciculturii și pescuitului în România, înscrisă la Trib. Ilfov S. Notariat, la 12 Martie 1931, este continuatoarea vechiului comitet pentru înființarea de școli pescărești, constituit sub președenția D-lui Dr. P. P. Daia, în ziua de 3 Ianuarie 1926, în mijlocul pescarilor români din Turtucaia.

Prima școală pescărească a fost înființată la 3 Mai 1928 la Giurgiu. Transformată în 1934 în învățământ supra-primar, școala a funcționat apoi ca gimnaziu industrial pescăresc, pregătind elemente tehnice de care este nevoie în conducerea pisciculturilor, cooperativelor pescărești, companiilor de pescari, precum și agențiilor pescărești de tot felul.

Primii absolvenți, plasați în instituțiile de stat sau particulare, precum și în marină, s'au dovedit temeinic pregătiți, pentru mulțumirea deplină a instituțiilor cere îi folosesc.

Pescuitul maritim.

Ne lipseşte o flotă pescărească

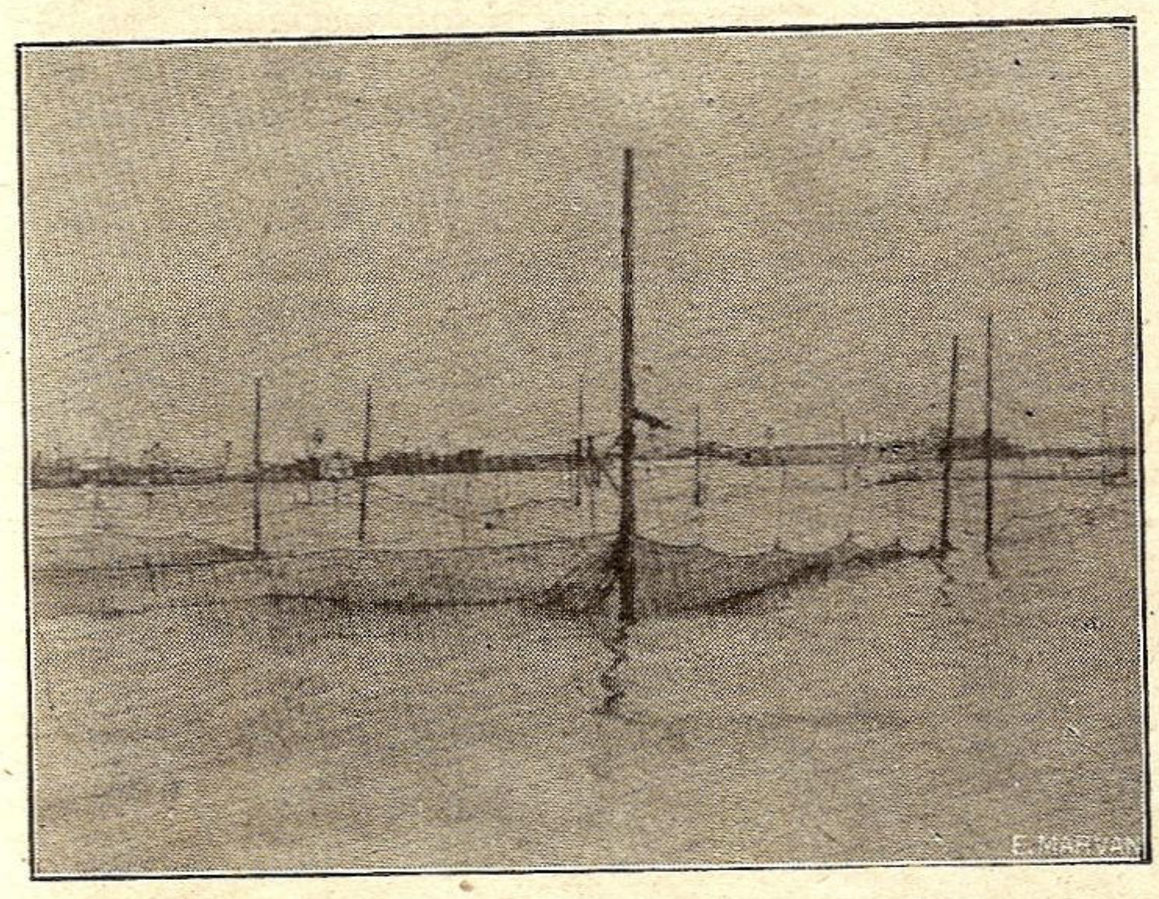
de Comandor Atanase Ioan

Se ştie că litoralul maritim românesc este bogat în peşte precum sturioni, scrumbii, chefali, guvizi şi speciile ce vin întâmplător spre coastă. Aceştia sunt prinşi în special cu taliane, cârlige de tot felul, năvoade, etc., deservite prin ambarcaţiuni simple.

Dar cantităţi considerabile de peşti migratori nu se apropie de mal, ci cârduesc în largul Mării Negre.

Lăsând la oparte scrumbiile de Dunăre care pătrund în apele dulci, migratorii cei mai însemnaţii sunt : scrumbiile albastre, pălămida, lufărul, stavridul hamsiile şi diverse varietăţi de sardeluţe.

Pescuitul în larg nu se poate face în mod convenabil



Un talian pentru prins peşte. *Clişeu : Alexandru Daia*

decât cu vase cu motor care ne lipsesc, astfel încât bogăţia ce reprezintă pentru alimentaţia ţărei, cârdurile de peşti ce trec prin largul Mărei Negre, rămâne inaccesibilă puţinilor noştri pescari.

Pescarii noştri de pe coaste se mulţumesc să prindă peştele pe care îl pot găsi mai uşor, chiar în apropierea coastelor şi numai foarte puţini dintre ei se aventurează mai larg, de unde aduc sturioni, calcani sau scrumbii albastre.

Rolul economic al flotei pescăreşti

Fundul Mărei Negre, are o pantă dulce în dreptul litoralului românesc şi deci apele cu adâncimi sub 200 m. fiind întinse, coasta noastră este populată cu cantităţi mai mare de peşti, în timp ce în dreptul malurilor turceşti, marea scoboară repede până la adâncimi de 2.200 m.

Totuşi această bogăţie ne rămâne inaccesibilă din lipsa unei flote pescăreşti, cu care să se poată vâna bancurile de peşti ce trec la 20—30 km. de mal.

Suntem astfel nevoiţi să importăm mari cantităţi de peşte — în special pălămidă — din Turcia, iar în timpuri normale peşte conservat din Rusia şi din ţările nordice.

Pescarii turci vin în special din Anatolia să prindă calcani şi delfini în apele noastre şi munca lor este bine răsplătită.

Vânatul delfinului ar prezenta pentru noi două avantagii :

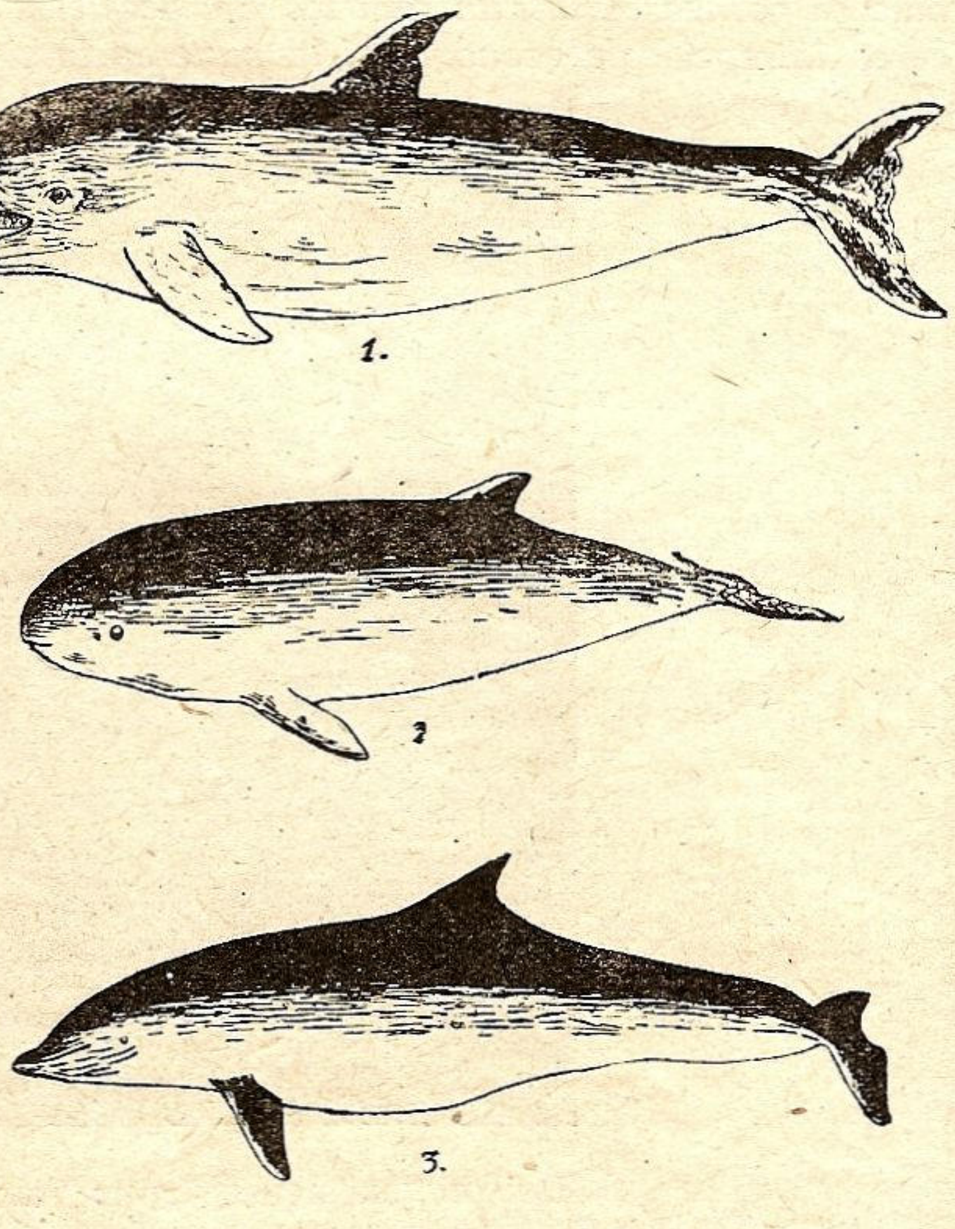
— s'ar reduce numărul acestor mamifere acuatice care mănâncă anual cantităţi mari de peşte ;

— s'ar obţine prin prelucrarea delfinilor importante cantităţi de ulei şi piei, atât de preţuite în industria pielăriei, iar carnea şi celelalte resturi ar putea fi transformate în clei şi făină de peşte folosită ca îngrăşăminte pentru vite şi păsări [1]).

Nu avem năzuinţa ca o flotă pescărească să ne aducă bogăţia pe care o aduce altor ţări, cu o situaţie maritimă mai bună din punct de vedere pescăresc, dar totuşi trebue să aşteptăm ca prin practicarea pescuitului în largul apelor internaţionale ale Mării Negre, să ne putem ameliora condiţiile de aprovizionare cu acest preţios aliment.

Desvoltarea fabricilor de conserve de peşte este legată de buna utilare a pescuitului.

In Portugalia, industria conservelor de peşte îşi datoreşte întreaga sa prosperitate, flotei şi uneltelor pescăreşti.



1.

2

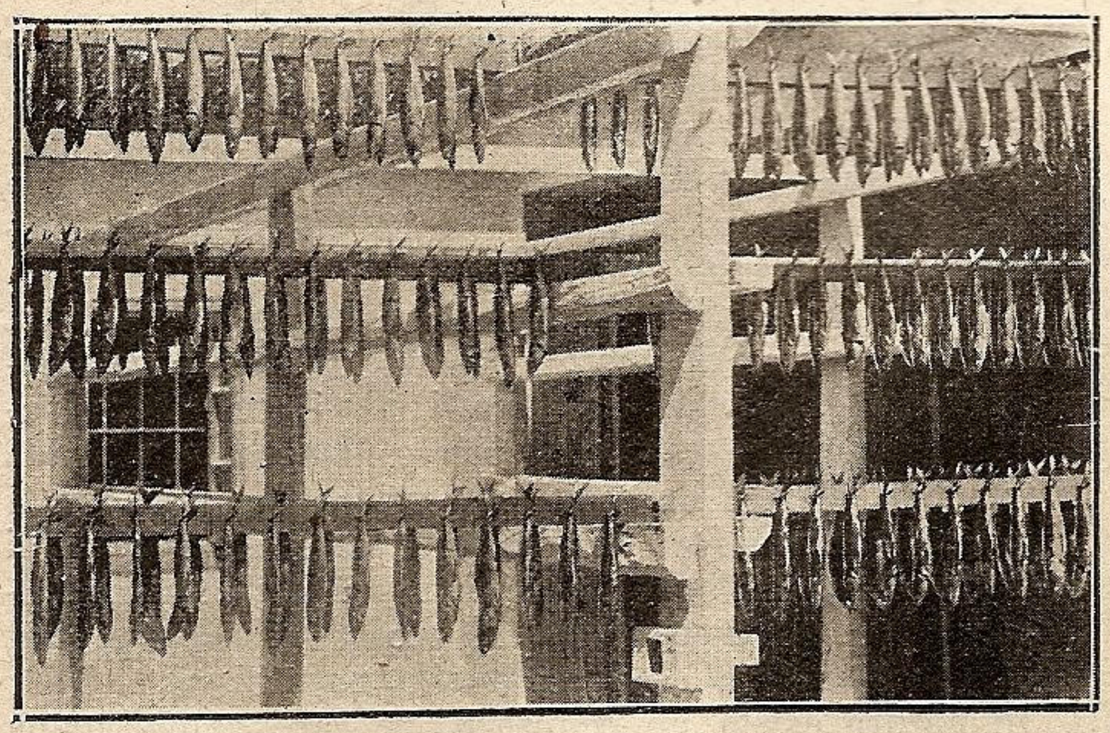
3.

1. Delphinus delphis ; 2. D. phocæna ; 3. D. tursio.

---

[1]) Aceste produse, ce se pot obţine prin prelucrarea delfinilor, sunt într'o oarecare măsură similare cu cele ce rezultă din balenele ce se vânează în mările nordice. Se ştie că această îndeletnicire remuneratorie devenise în Europa un monopol al norvegienilor, englezilor şi germanilor. Spre deosebire de pescuitul delfinilor care necesită vase mult mai mici, vânatul balenelor se face cu vase, unelte şi arme puternice. Mari vase-uzine prelucrează pe loc enormele animale prinse, nelăsând să se piardă nimic. Chiar şi carnea de balene este făcută conserve şi consumată în Germania, aşa precum „corned-beef"-ul este apreciat în Anglia.

Pescarii portughezi folosesc vase puternice ce aparţin fabricelor de conserve sau cooperativelor. Aceste vase fac posibilă utilizarea unei plase, denumită „cerco" de 1,800 m. lungime şi 50 m. lăţime, cu care se pot prinde dintr'o singură dată 250.000 — 300.000 scrumbii care



Peşte de mare la afumat.

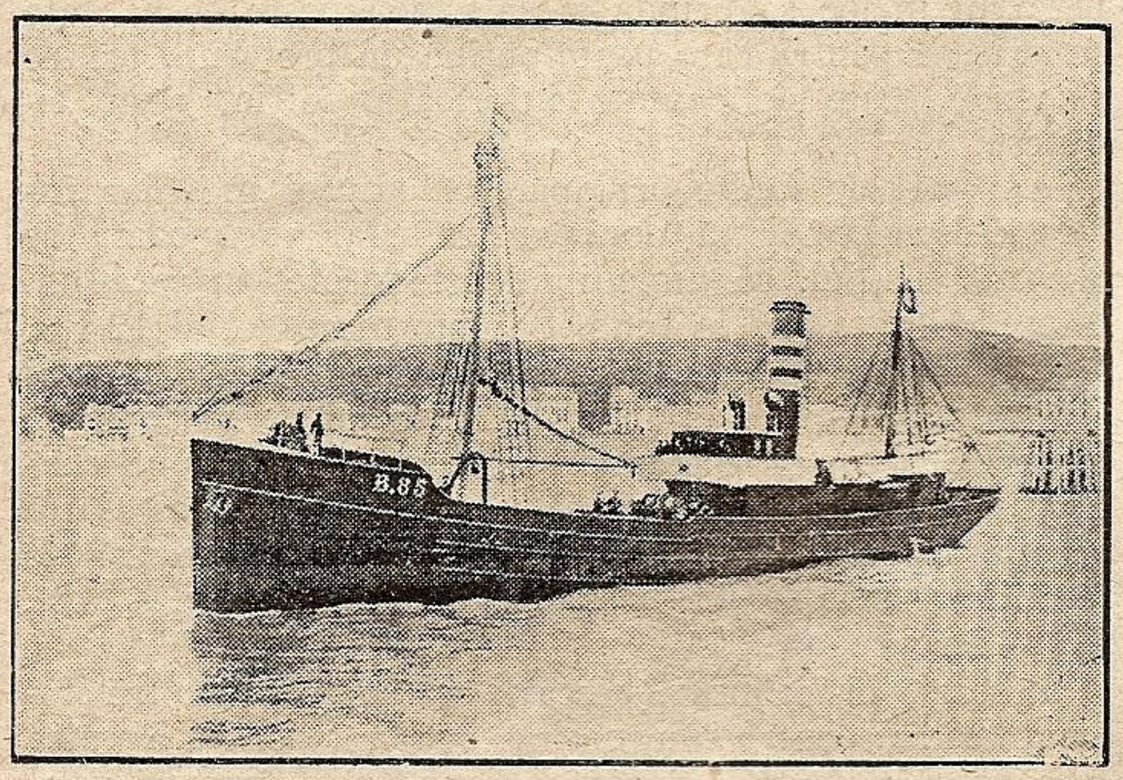
sunt încărcate în alte vapoare frigorifere, sau sunt introduse imediat în calele înghețate ale vaselor pescărești.

Inzestrate cu un astfel de inventar, fabricile de conserve se pot desvolta în bune condiţiuni, deoarece ele pot conta pe sosiri regulate şi îndestulătoare.

Prepararea peştelui în conserve diferite, precum şi afumarea lui, poate să ia locul procedeului primitiv de sărare, care nu numai că nu reprezintă o suficientă punere în valoare a peştelui, dar aşa cum este practicat, nu evită pierderile produse prin alterarea peştelui înainte de prelucrare.

Ce trebue să facem pentru pescarii noştri maritimi ?

La Marea Neagră avem pescari puţini şi lipsiţi de mijloace care să le permită procurarea vaselor şi unelte-



Un vas modern de pescuit în portul Boulogne-sur-Mer Franţa.
Clişeu : Alexandru Daia.

lor necesare unei munci remuneratorii. Cauza principală a acestei stări este că, pescarii noştri sunt prea slab susţinuţi şi încurajaţi căci :

— sunt obligaţi să plătească Statului drept dijmă 5—30% şi ca impozite 7—50%.

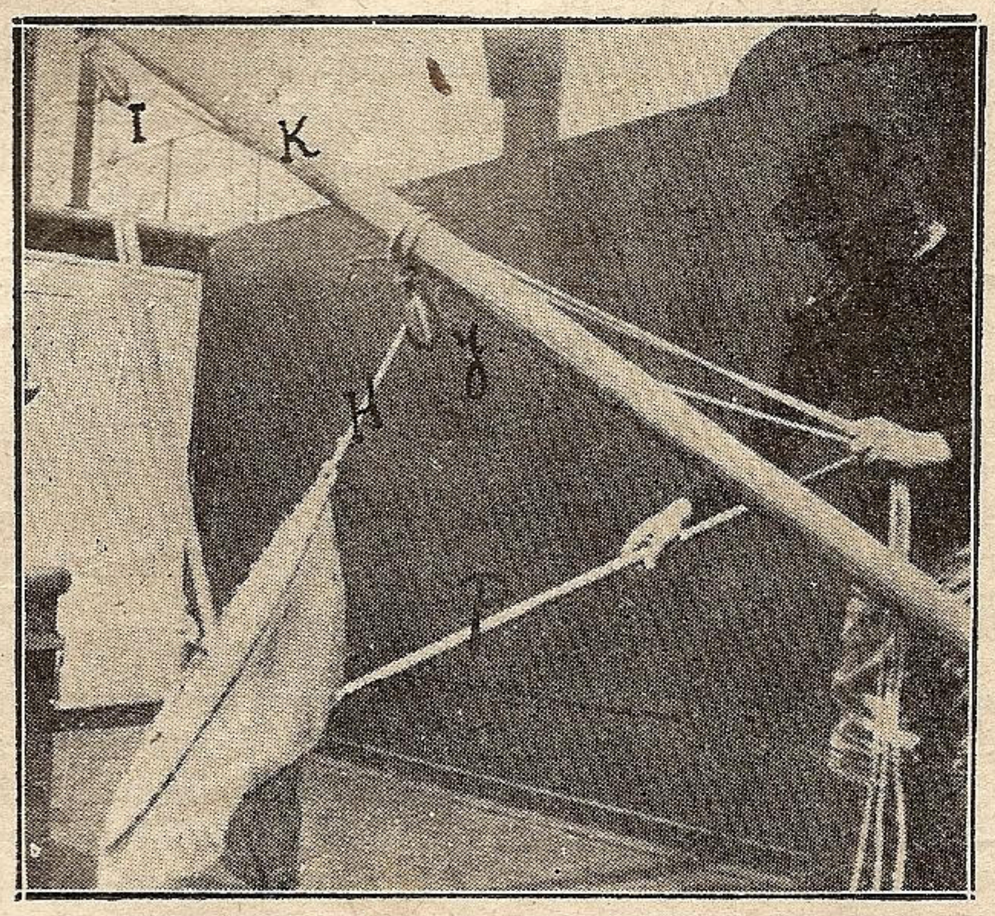
— nu găsesc credite pentru a-şi procura utilajul pescăresc (vase, plase, etc.).

— nu au posibilitatea să-şi asigure bărcile şi uneltele, astfel încât toată averea lor poate fi pierdută în caz de furtună şi astfel ei trăesc într'o permanentă ameninţare de a fi reduşi la mizerie şi inactivitate.

Se simte deci nevoia ca pe lângă degrevări fiscale să se înfiinţeze şi la noi — precum există în mai toate ţările — instituţiuni sociale pentru proteguirea pescarilor maritimi : case de credit, de asigurări şi ajutor mutual, cooperative de cumpărare şi vânzare, etc.

Dar ceeace ne mai lipseşte sunt şcolile practice de pescari.

Astfel privită sub toate aspectele ei, problema pescui-



Un chipcel hamburghez. *Clişeu : C-dor C. Gerota*

tului în Marea Neagră comportă soluţiuni situate în sectoare foarte diferite.

Dacă vom constata că Direcţia Comercială a Pescăriilor din Ministerul Agriculturii şi Domeniilor posedă un proect pentru crearea unei flote pescăreşti care este în curs de parţială înfăptuire, vom nădăjdui că bunele şi competentele iniţiative nu vor întârzia să ridice pescăria noastră maritimă la nivelul la care avem dreptul să aspirăm. Şi prin aceasta cantităţile sporite de peşte vor îmbunătăţi condiţiunile de aprovizionare cu acest preţios aliment.

Peşti apelor noastre.

ŞTIUCA

Unul dintre peştii cei mai răspândiţi ai apelor noastre este şi ştiuca. Cantitativ ştiuca prinsă în apele Statului reprezintă circa 12% din întreaga producţie a apelor dulci, venind în al patrulea rând după babuşcă, albitură şi crap, şi fiind aproximativ egală cu somnul. Printre peşti de mare valoare comercială, afară de sturioni, ştiuca vine, ca preţ, imediat după şalău şi crap.

In anul 1940, la o producţie de 14.741.238 kg. de peşte de apă dulce, ştiuca reprezintă 1.718.396 kg. faţă de 2.397.745 de crap, vânzându-se cu 71-94 de lei kg. faţă de 96-101 kg. de crap până la 2 kg. şi 120-204 lei kg. de şalău.

Icrele de ştiucă, de un gust deosebit de plăcut, au fost întotdeauna foarte căutate, plătindu-se preţuri care întreceau de 5-10 ori preţul plătit pe ştiuca însăşi.

Icrele de ştiucă sunt socotite şi ca valoare şi ca gust imediat după icrele negre, pe care, în unele ţări, icrele de ştiucă văpsite le şi înlocuesc.

In apele libere de şes şi în lacuri ştiuca este peştele preferat al pescarilor sportivi cu undiţa. Fără acest peşte, care muşcă repede şi uşor, pescuitul cu undiţa în apele de şes şi în lacuri nu ar prezenta nici un fel de interes. Şi totuşi, cu toată însemnătatea sa şi economică şi sportivă, ştiuca este supusă, în ţara noastră, unui războiu fără cruţare.

Ştiuca, este adevărat, cu gura sa mare, armată cu dinţi puternici şi ascuţiţi, este un peşte de pradă. Este poate cel mai lacom dintre toţi peşti de pradă din apele dulci. Deaceia, ştiuca a fost denumită în alte ţări „rechinul apelor dulci". In adevăr ştiuca mănâncă înghiţind cu lăcomie peşti întregi, pe care îi digeră cu încetul şi nu de puţine ori, când spinteci o ştiucă găseşti în stomacul ei câte un peşte mare sau mai mulţi mici, încă nedigeraţi. Lăcomia ştiucei este aşa de mare că adeseori chiar când se află prinsă în vârşe, înghite din peşti ceilalţi cu care ea s'a prins în cursă şi câte-odată ajunge să se înece, aproape, cu câte un peşte mai mare decât ea, din care jumătate rămâne afară din gură. Ştiuca îşi mănâncă chiar puii ei, iar în apele închise în care se găsesc numai ştiuci acestea se mănâncă între ele, rămânând numai cele mai mari. Se spune chiar că până la urmă nu rămâne decât o singură ştiucă, într'o astfel de apă.

Datorită acestei lăcomii ştiuca are o creştere foarte mare. Unele tratate de piscicultură afirmă că o ştiucă de 500 gr. poate ajunge într'un an la 3 kg., putând creşte în lunile răcoroase, când mănâncă mai mult, până la 500 de gr. pe lună. Se spune că s'au găsit exemplare de ştiucă de 2 m. lungime, atârnând până la 30 şi 35 de kg., ştiuca având o viaţă foarte lungă.

In apele noastre ştiuci de 10—15 kg. fiecare, se găseau foarte des altă dată. Ştiucile pline de icre se prindeau în mari cantităţi în lunile dela Noembrie la Februarie. Ştiuci grase, cu ochiul limpede şi mare, irizat auriu, cu solzi mărunţi, cu spatele verde închis, cu părţile laterale verde deschis spre galben, cu pântecele albe şi aripioarele roşietice, se lăfăiau..... pe tarabele negustorilor alături de crapii dolofani argintii aurii.

Astăzi ştiuca mare a dispărut. Icrele de ştiucă sunt chiar mai rare decât icrele negre. Arare-ori, mai găseşti prin lăzile de sărătură ale negustorilor câte o ştiucă mică spintecată sau câte o mârliţă. Ştiuca nu mai este ştiucă, este o mârliţă, puiul de ştiucă de o vară, fără carne, fără gust şi fără vre-o valoare economică. Ştiuca a fost aproape stârpită de prin bălţile noastre. Lupta care s'a dus contra ei, şi-a ajuns aproape în întrregime ţinta.

S'a socotit că prin stârpirea ştiucei se va înlătura un mare duşman al apelor noastre. Chiar legea pescuitului care ocroteşte pe ceilalţi peşti, sub mare pedeapsă pentru cei care ar călca-o, lasă ştiuca pradă distrugerii. Ori cât de mare sau ori cât de mică ar fi ştiuca este prinsă fără cruţure din toate apele Statului sau ale particularilor sub pretextul că altfel ni se sărăcesc apele. Câtă grreşală în această concepţie. Cât de departe suntem de învăţăturile naturei.

In natură există un echilibru, pe care numai mâna omului râu sau cine-ştie ce catastrofă cosmică poate să-l răstoarne. In chip obişnuit acest echilibru nu poate să fie stricat. Mai mult încă, ştiuca şi toţi ceilalţi peşti răpitori sunt necesari nu numai în apele libere dar chiar şi în eleştee. Toate tratatele moderne de pisciculturâ recomandă vârsarea în eleştee odată cu puieţul de crap şi lin a puilor de ştiucă, pentru a creşte împreună. Ştiuca este un element dinamic, un peşte care prin goana sa după ceilalţi peşti, produce mişcarea acestora, necesară desvoltării lor, face selecţia indivizilor din celelalte specii, mâncând întâiu pe cei slabi şi bolnavi şi numai la urmă indivizi sănătoşi.

Deaceia ştiuca este numită cu drept cuvânt „poliţistul bălţilor". Crapul însuşi, plătica şi linul îşi datoresc buna lor desvoltare ştiucei. Acolo unde ştiuca lipseşte, crapul, plătica şi linul cresc încet şi se înmulţesc greu. In schimb babuşca bibanul şi albitura, specii inferioare se desvoltă peste măsură, luând dela gura crapului, hrana de care este astfel lipsit. Iar pescarul în loc să prindă şi să vândă peşte de calitate superioară pentru care poate obţine un preţ bun, prinde şi vinde peşte de calitate inferioară, ieftin, peşte tigănesc.

Am luat de multe ori apărarea ştiucei în chiar interesul economiei bălţilor noastre. Dar încă odată se verifică adagiul, că nimeni nu este profet în ţara lui. Acum răul a ajuns la fund. Suntem în ceasul al 12-lea. Nu mai avem de făcut aproape nimic, decât să mai scăpăm ce este de scăpat. Să începem o acţiune de lămurire a lumei pescarilor şi a celor care sunt chemaţi să administreze şi să exploateze bălţile. Către aceştia trebuie să se îndrepte întâi lupta noastră de lămurire. Către aceştia ne îndreptăm întâi scrisul nostru, apoi către ceilalţi.

Pescari, piscicultori, pescarii cu undiţa. Pentru folosul vostru, pentru mulţumirea voastră, pentru a putea face pescuiri bogate, pentru a avea peşte frumos în apele pe care le pescuiţi, cruţaţi ştiuca. Este o crimă contra voastră însi-vă să prindeţi puii de ştiucă, mârliţa. Acest nume trebuie să piară din vocabularul vostru şi mai ales din cel oficial. Incepând de anul acesta urmaţi numai aceste reguli ;

Nu pescuiţi puii de ştiucă, mârliţă ;

Aruncaţi înapoi în apă ştiuca a cărei greutate este mai mică de 1 kg. ;

(Continuare în pag. 33)

Sfaturi pentru piscicultori şi pescari.

Ce facem în lunile de iarnă

Ianuarie şi Februarie sunt lunile cu cea mai mică activitate pescărească, în afară.

Dacă bălţile sunt îngheţate şi ghiaţa are grosimea îndestulătoare, ca să se poată merge pe ea, atunci pescarii pot pescui pe sub ghiaţă cu năvodul sau cu chipcelul şi cu undiţa la copci.

Dacă ghiaţa nu este groasă se pot face încă pescuiri la coteţe.

Cherhanagii şi exploatatorii bălţilor se îngrijesc de umplerea ghieţăriilor înainte ca moina să înceapă topirea gheţurilor. Anul acesta toată lumea va trebui să strângă de două ori mai multă ghiaţă decât de obicei, deoarece cu greutăţile de transport existente şi cu întârzierile care se întâmplă pe drum, numai peştele ambalat cu ghiaţă din destul va putea să fie transportat în condiţiuni bune. Ghiaţa fiind groasă acum, se va putea face aprovizionarea gheţăriilor în condiţiuni maxime.

Gheţăriile vor trebui săpate şi adâncite, curăţite de rămăşiţele anului trecut, şi apoi umplute, după ce se va fi aşezat şi un strat bun, izolator, de trestie sau coceni, pe fundul şi pe pereţii lor.

Ghiaţa să fie bătută cu maiul pentru ca să încapă în aceiaşi gheţărie o cantitate mai mare de ghiaţă.

La bălţile unde nu se face pescuitul la copci sau pe sub ghiaţă, se va sparge ghiaţa făcându-se copci din loc în loc pentru ca peştele să poată respira. Copcile vor fi întreţinute zilnic şi vor fi acoperite cu maldăre de stuf, peste noapte, pentru a nu îngheţa prea repede.

Acelaşi lucru se va face şi în eleşteele de crap şi anume în eleşteele sau bazinele de iernat, pentru ca să nu se piardă peştele adunat acolo. In eleşteele în care adâncimea la stăvilar este mare, se va putea scade cu ½ de m. nivelul apei, rămânând astfel un spaţiu de aer între suprafaţa apei şi ghiaţă.

Dacă ninsoarea a fost mare şi ghiaţa este acoperită de o pătură groasă de zăpadă, se va curăţa zăpada din loc în loc pentru a lăsa să pătrundă lumina de afară. Zăpada prea groasă împiedică pătrunderea razelor solare. astfel că peştele nu se poate mişca.

Dacă eleşteele sunt secate, se vor vărui şi îngrăşa şi dacă se poate se va continua cu curăţirea celor care nu au putut fi curăţate după secare.

Piscicultorii cari sunt lipsiţi de puiet pentru creştere îşi fac legături de pe acum cu alţi piscicultori sau cu institutele Statului, pentru a li se opri şi vinde la vreme puietul de care au nevoie.

In Ianuarie şi Februarie, salmonicultorii supraveghează incubatoarele (clocitoarele) în care au icre de păstrăvi de munte, deoarece acestea fac ochi, şi în acest stadiu pot fi uşor transportate la alte crescătorii.

Clocitoarele în această epocă trebuesc bine supravegheate şi curăţite, înlăturându-se icrele moarte, care pot da infectări cu saprolegnia, precum şi mâlurile care pot produce asfixierea şi îmbolnăvirea icrelor.

In crescătoriile de păstrăvi americani (curcubei) se va pregăti materialul în vederea reproducţiei, deoarece păstravii se apropie de maturaţie şi sunt gata pentru a fi mulşi. Păstrăvii se încearcă din când în când spre a vedea dacă au ajuns la maturaţia complectă. Pentru aceasta păstrăvul se prinde cu un chipcel, se apucă de opercule şi se ridică repede în sus. Dacă abdomenul se umflă deodată înseamnă că icrele au ajuns la maturaţie. Spre a vedea dacă e maturaţia completă se apasă uşor abdomenul. Dacă picături de icre sau la masculi de lapţi ies afară, păstrăvul este bun de reproducţie.

Pescuitul cu undiţa, sportiv, nu se poate face în aceste luni deşi ştiuca ese la bătae, deoarece în această perioadă ştiuca nu muşcă.

Pentru a se asigura reproducţia ştiucei se vor rezerva locuri în bălţi unde pescuitul va fi oprit pentru pescarii-vânători.

Pescarii, în general, îşi pregătesc sculele şi bărcile în vederea pescuitului care poate începe din a doua jumătate a lunii Februarie sau din prima jumătate a lui Martie.

Bărcile se cătrănesc sau dacă sunt stricate li se înlocuesc părţile rele. Sculele se verifică şi se dreg. Se fac alte scule noi. Cârligele se ung pentru a fi ferite de rugină.

Acum se fac angajamentele de pescari în vederea campaniei de pescuit de primăvară. Tot acum la administraţiile de pescării ale Statului se fac lucrările în vederea licitării bunurilor care urmează să se arendeze în primăvară.

Deci, dacă pe baltă activitatea este mică, în schimb pregătirile sunt în plină desfăşurare şi toţi aşteaptă clipa când vor putea să-şi reia munca afară.

(urmare din pag. 32)

Nu stricaţi locurile de reproducţie ale ştiucilor şi nici nu le tulburaţi bătaia.

Acum când ştiucile ies la bătaie pe sub ghiaţă, pescuitul se face atât de uşor, încât ştiuca se poate prinde „chiar cu mâna". De acum înainte trebuie deci apărată ştiuca şi lăsată să se desvolte în voie timp de cel puţin 2—3 ani, până când va ajunge la maturitate complectă. După aceia, când din nou ştiuca se va fi prăsit şi în locul mârliţei se vor găsi în baltă exemplare frumoase, veţi putea pescui din nou atât iarna cât şi vara frumoasele ştiuci care făceau altădată faima unora dintre bălţile noastre.

Alexandru Daia

Informații

DIN ACTIVITATEA ASOCIAȚIEI A. P. I. P.

1) Publicații de propagandă pentru promovarea pisciculturii și în deosebi revista Pescăria și Piscicultura.
2) Articole în presa de mare tiraj 1931—1939.
3) Conferințe de propagandă în București și în județele din împrejurimi 1932—1935.
4) Conferințe la Radio 1936.
5) Inființarea Școlii de Pescărie, Piscicultură și Marină din Giurgiu 1928—1939.
6) Inființarea primului laborator de cercetări hidrobiologice la Dunăre, în Giurgiu, 1928.
7) Construcția primului vas laborator de pescărie din România, Vasoul laborator Dr. Cantacuzino, 1931.
8) Aducerea și experimentarea primului vas de tăiat stuf în România 1932.
9) Expertize, studii și planuri de exploatări piscicole.

*

Asociația pentru încurajarea pisciculturii şi pescuitului în România, poate executa prin specialiștii săi următoarele lucrări :

1) Expertize asupra materialelor şi sculelor pescăreşti.
2) Expertize chimice asupra conservelor.
3) Expertize asupra posibilităţilor de productivitate ale iazurilor şi lacurilor.
4) Planuri de construcţie de eleştee.
5) Planuri de exploatări piscicole de tot felul.

*

Duminică 21 Ianuarie, comitetul de conducere al Asociaţiei pentru Incurajarea Pisciculturii şi Pescuitului în România A. P. I. P. s'a adunat la sediul asociaţiei din Bucureşti.

Au luat parte d-nii Dr. P. P. Daia, preşedintele asociaţiei, C-dor Aurel Negulescu, vicepreşedinte, C-dor Ioan Athanase, Dr. Ioan Călinescu, Dr. Stănică Popescu, ing. Ionescu-Muscel membrii şi Alexandru Daia, secretar general. D-l vicepreşedinte St. Brădişteanu, fiind bolnav s'a scuzat.

D-l Alexandru Daia, a făcut o dare de seamă a activităţii din ultimul timp arătând situaţia averii asociaţiei, a inventariului precum şi stadiul în care se găsesc diverse lucrări în legătură cu inventarul şcolii de pescărie dela Giurgiu.

Comitetul a aprobat cooptarea unui număr de noi membri printre care d. C-dor rez. Ioan Athanase, fost şef de stat major al Marinei. d. C-dor rez C. Lascăr, fost inspector al Porturilor şi profesor la şcoala de Pescărie din Giurgiu, precum şi a unui grup de pescari sportivi în frunte cu D-nii Tebeică şi Gr. Grigorescu.

S'a stabilit, în linii generale, activitatea asociaţiei pentru 1945. O comisie compusă din d-nii Alexandru Daia, ing. Ionescu-Muscel şi Tebeică, a fost însărcinată să întocmească un raport amănunţit asupra învăţământului pescăresc.

La viitoarea şedinţă se va citi raportul d-lui Dr. I. Călinescu, asupra organizării pescăriilor. Tot atunci se vor discuta în detaliu puntele de activitate ale asociaţiei pentru 1945.

*

In vederea adunării generale a Asociaţiei, d-nii membri care nu şi-au trimes încă noua adresă, aşa după cum s'a anunţat în ziarele din Bucureşti, în cursul lunii Noembrie, sunt rugaţi, a ne trimete adresa exactă în timpul cel mai scurt cu putinţă, la sediul Asociaţiei în Str. Silfidelor No. 4. etaj III. ap. 7.

*

Absolvenţii şcolii de Pescărie, Piscicultură şi Marină din Giurgiu, sunt invitaţi pe această cale să-şi trimeată printr'o carte poştală ultima adresă la sediul Asociaţiei pentru Incurajarea Pisciculturei şi Pescuitului în România, urmând a li se face importante comunicări.

Totdeodată vor arăta situaţia lor actuală precum şi activitatea pe care a avut-o dela absolvirea şcolii şi până astăzi.

*

Orice priveşte redacţia şi administraţia revistei Pescăria şi Piscicultura se va trimete pe adresa direcţiei în Bucureşti, Str. Silfidelor No. 4.

PUBLICAȚII

apărute din îndemnul Asociaţiei pentru încurajarea pisciculturii.

1) Creşterea peştelui în iazurile mici—După Dr. Ferdinand Vilicuş, Ed. Pesăria şi Piscicultura—Buc. 1931.
2) Cooperaţia şi Pescăria, de Dr. P. P. Daia — Ed. Cartea Românească, 1931.
3) Eleşteul săteanului, de Dr. P. P. Daia, Bibl. Agr. Universul, 1934.
4) Producţia Păstrăvilor, de Dr. P. P. Daia şi Alex. Daia, Bibl. Agr. Universul No. 68, 1937.
5) Creşterea Păstrăvului, de Dr. P. P. Daia şi Alex. Daia, Bibl. Agr. Universul No. , 1939.

ALTE PUBLICAȚII

Exploatarea Pescăriilor Statului de Dr. P. P. Daia, Buc. 1926.

In depozit la A. P. I. P., se vinde în folosul asociaţiei.

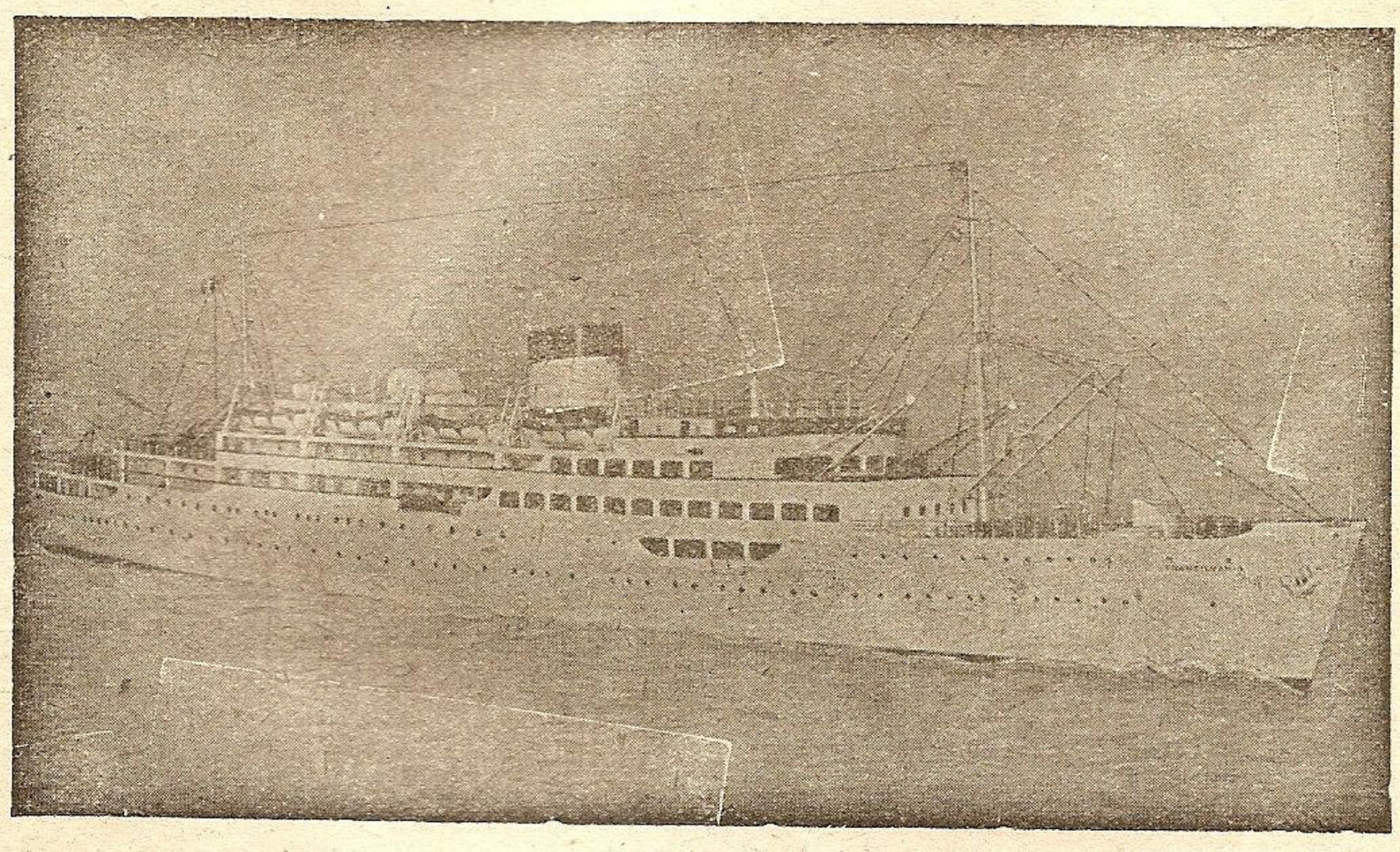
Domnii autori de manuale şi orice alte scrieri de pescărie sau piscicultură sunt rugaţi a trimete la Redacţia revistei „Pescăria şi Piscicultura" câte un exemplar din cărţile lor apărute în ultimii 4—5 ani spre a fi recenzate.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.

Direcţiunea Generală:

BUCUREŞTI, B-DUL TAKE IONESCU Nr. 1—3, Telefon: 5.20-60 şi 3.22-61



Vaporul „TRANSILVANIA"

La reluarea navigaţiei va deservi, cu vapoare rapide de pasageri şi mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) şi Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre şi Constanţa.

Vaporul „SULINA" la New-York

ŞANTIERELE NAVALE GALAŢI S. A.

CAPITAL SOCIAL LEI : 550 000.000

Direcţiunea Generală
BUCUREŞTI
Str. Cometa No. 33
Tel. 2.18.26

Şantierele
GALAŢI
Str. Şalupei No. 23
Tel. 17.03

CONSTRUCŢII DE NAVE DE RAZBOI ŞI COMERCIALE
REPARAŢIUNI LA ORICE FEL DE NAVE
DIVERSE LUCRARI MECANICE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Wilson No. 15. — Bucureşti I.

Domnului .....

Comuna .....

Judeţul .....

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREŞTI

LEI 100

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."

(M. KOGĂLNICEANU)

FUNDA ANCORA!

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XIV No. 6 (...)

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART ✱ Director : C-dor A. NEGULESCU

Numărul 4–6

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Wilson, 15 — Bucureşti I — Telefon 5.71.08
Cont C. E. C. 12.778

Aprilie
Iunie
1945

CUPRINSUL:

L. N. R.: Un gest mărinimos . . . . . pag. 35
C-dor A. Negulescu: Intre cer şi apă . . . . . „ 37
Căp. Tobescu: Tranrportul pe uscat a flotei turceşi la asediul Constantinopolului . . . . . „ 48
Caius Brediceanu: „Surcouf“ . . . . . „ 50
Cornelia Drăgănescu: Tragedia farurilor . . . . . „ 51
* * *: Glasul Presei . . . . . „ 52
L. N. R. activitatea centralei şi filialelor . . . . . „ 55
Al. Bilciurescu: De vorbă cu marea (versuri) . . . . „ 60
Dan Corăbierul, Pick, Iosif Berta, Radomir Iliescu: versuri . . . . . „ 62
Metacentru: Eşirea la mare . . . . . „ 63
Scarlat Preajbă: Cărţi şi reviste . . . . . „ 64
* * *: Informaţiuni-Noutăţi . . . . . „ 67
Lt. Paul Epureanu: Cronica sportivă . . . . . „ 72
Alexandru Daia: Piscicultura . . . . . „ 80

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 10.000	**Pentru particulari . . . . . Lei 2000** **Pentru străinătate . . . . . Lei 3000**

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 1000 lei (membri majori, ofiţeri activi şi pensionari); 500 lei (maeştri, subofiţeri).

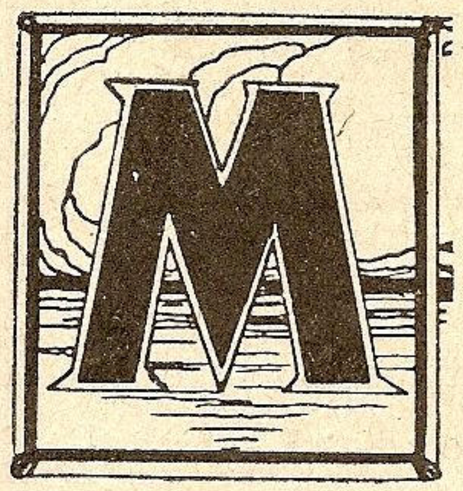
Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 200 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 350 lei pentru carnet, insignă şi statut, plus 100 lei pentru cei din provincie, înscrişi la Centrală.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 500 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET”. La înscriere aceleaşi taxe ca mai sus. Pentru juniori doritori a primi ambele reviste, cotizaţia este de 1000 lei.

Plata articolelor :
Articole originale . . . . . 2000 lei pagina
Compilări originale . . . . . 1500 lei pagina
Traduceri . . . . . 1000 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

Un gest mărinimos



ai sunt oameni buni pe lume" este titlul uneia din lucrările literatului Colonel Morel.

Intr'adevăr, chiar în această epocă de materialism feroce, se mai găsesc din fericire oameni cu inimă largă, desinteresaţi, care din prisosul muncii lor se gândesc a face fapte bune, fapte mari. Şi pentrucă asemenea oameni se întâlnesc foarte rar, ascunşi în desişul unei excesive modestii, datori sunt cei care-i descoperă a-i da în vileag, spre a servi de exemplu şi altora.

Pentru aceasta Liga Navală Română se simte obligată a scoate în relief figura domnului Inginer TOMA I. GÂLCĂ şi a distinsei sale soţii, doamna ELIZA T. GÂLCĂ: după ce au găzduit birourile Ligii rămase fără adăpost în urma bombardamentelor din August 1944, au găsit cu cale să dăruiască asociaţeii noastre apartamentul ce-l posedă în blocul Wilson *„spre a servi ca altar spiritului marinăresc"*.

D-nul Inginer Toma Gâlcă, se trage dintr'o familie de marinari cum a fost părintele său I. Gâlcă şi unchiul său, Colonelul de Marină M. Drăghicescu, şi la rându-i a rămas legat de marină.

Născut la Brăila în 1877, după ce a terminat liceul din acel oraş, la bacalaureat a eşit întâiul din 300 candidaţi. Urmează şcoala de Poduri şi Şosele, — Politehnica de azi, — după terminarea căreia obţine diploma de Inginer, — precum şi Facultatea de Matematici. Pe lângă aceste şcoli tehnice, absolvă şi Conservatorul de Muzică la flaut, armonie şi contrapunct, — matematica şi muzica trăind în bună tovărăşie, mai ales la temperamentele sentimentale.

Activitatea tehnică a D-lui Inginer Toma Gâlcă a fost prodigioasă, — ne vom opri numai la ramurile în legătură cu armata şi cu apele noastre.

In 1913 a plănuit, organizat şi supravegheat construcţia podului dela Corabia, lung de 900 metri, numai în 7 ore ; a celui pe şlepuri între Turnu-Măgurele şi Nicopole, lung de 900 metri şi lat de 8 metri, construit în 92 ore, peste care au trecut şi locomotive, spre uimirea tehnicienilor străini.

In 1914 este numit Director tehnic al Stabilimentelor Militare, în care caltiate pune pe afete mobile tunurile din cupole : obuzierul de 210 mm, tunul de 150 mm, tunul de tranşee de 37 mm, tunul de munte de 67 mm, şi în fine face proectul obuzului de 75 mm pe care-l lucrează împreună cu focosul lui, improvizat de colonelul Pascal.

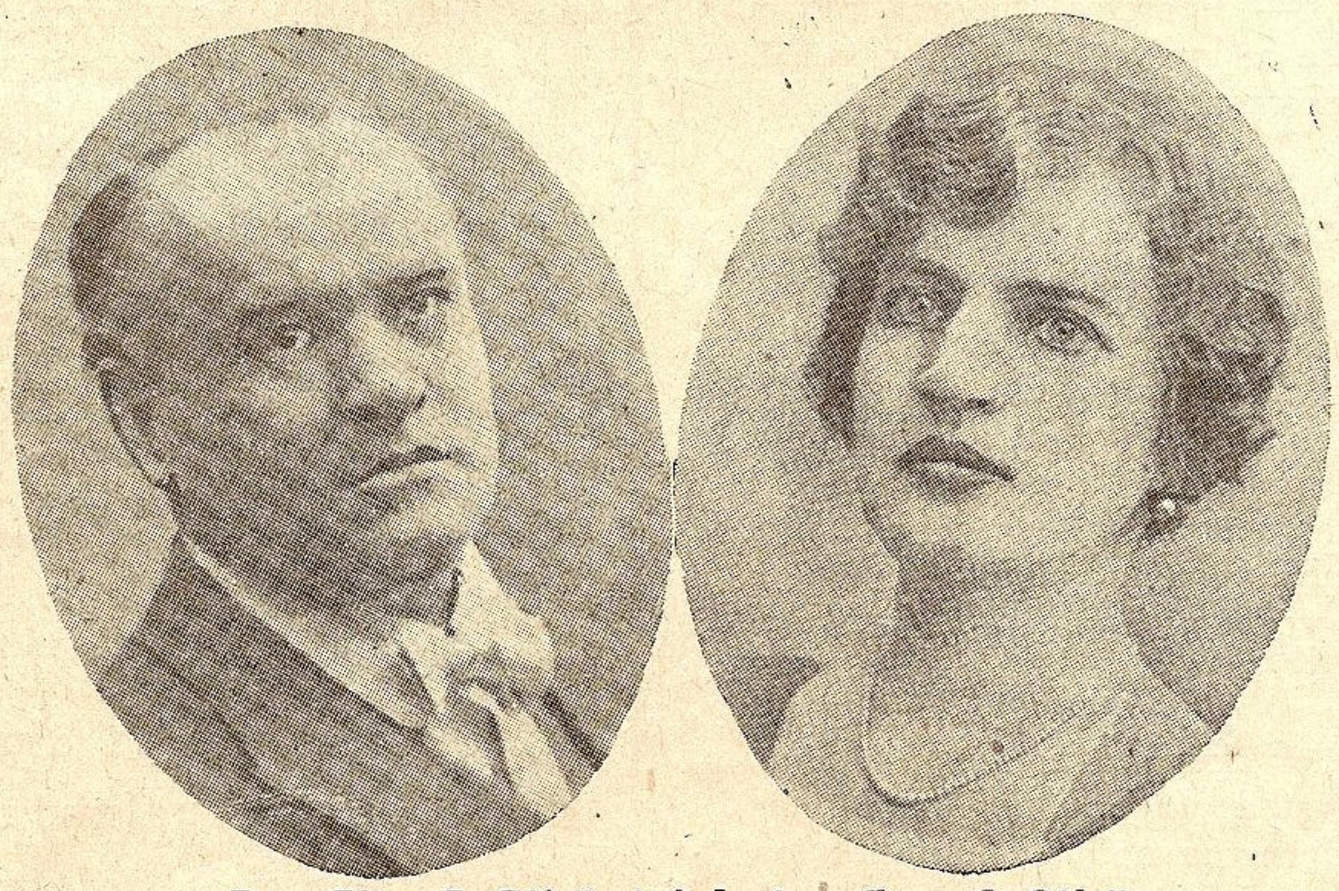
In 1915 este Şeful Lucrărilor de Construcţie al portului Giurgiu şi şeful Serv. de Dragaj pentru întreţinerea canalului navigabil dela Turnu Severin la Brăila.

După 1917 lucrează la organizarea Regiilor autonome.

In 1922 a fost numit Preşedintele Comisiei Române de Restituiri la Wiesbaden, cu rang de Ministru plenipotenţiar.

In războul Intregirii, ca Şef al Comunicaţiilor din Marele Cartier, construeşte în 15 zile nu mai puţin de 11 poduri improvizate, cu şosele de acces, peste Prut, cu concursul Amiralului rus Visolkin, precum şi peste Dunăre poduri improvizate pe şlepuri la Hârşova, Brăila şi Tulcea.

In războiul mondial trecut este însărcinat de guvernele Englez şi fracez să construiască portul sârbesc Prahovo, un fery-boot între Turnu Severin şi Prahovo, precum şi linia ferată Niş—Cueajewatz, pentru a asigura transportul muniţiilor ce soseau prin Salonic, după închiderea Dardanelelor.



D-na Eliza T. Gâlcă şi d. Inginer Toma I. Gâlcă, mărinimoşii donatori.

Scurt timp Secretar General la Finanţe, apoi la Comunicaţii şi Lucrări Publice şi în fine Preşedinte al Regiei Autonomie a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe apă, desfăşoară o rodnică activitate ca : reorganizarea porturilor maritime şi fluviale ; construirea în portul Constanţa a silozului şi uscătoriei de cereale ; moluri de petrol ; proectul şi construcţia gării Maritimè din Constanţa ; bazinul dela Giurgiu ; mărirea parcului de vase S. M. R. prin cumpărarea a 4 vapoare mixte tip. „Ardeal" de 12.000 tone, apoi construirea a 2 motonave de pasageri tip „Transilvania" de 7.000 tone şi comandarea a 4 motonave ale căror proecte le înjghebează singur ; pentru N. F. R. proectează şi construieşte va-

porul „Mihai Viteazul" pentru pasageri, cel mai mare, mai frumos şi mai modern, vas fluvial din lume ; reconstrueşte vasul „Ştefan cel Mare" ; proctează şi construeşte 11 şlepuri şi tancuri cu motor pentru Dunăre, în fine lucrează la refacerea, punerea la punct a monitoarelor şi vedetelor pentru Ministerul de Război.

In 1930 înfiinţează Cassa de Ajutor a personalului Regiei Porturilor pentru marinari, focari, docheri şi lucrătorii din ateliere ; dispensare pentru marinari la Constanţa, Turnu Severin, Galaţi ; cassa pensiilor pentru acelaş personal, construind şi locuinţe cu plata în rate.

In cele din urmă face proecte şi memorii pentru construirea silozurilor interioare, lucrare care s'a executat prin stăruinţa D-sale, pentru binele populaţiei ţărăneşti.

Diferitele guverne au recunoscut meritele D-lui Gâlcă, răsplătindu-l cu multe ordine ca „Steaua" şi „Coroana României" mare ofiţer ; „Leopold II" Belgian Comandor ; „Meritul civil" Bulgar, mare ofiţer ; „Stanislas" mare ofiţer ; „Bărbăţie şi Credinţă" de război; „Steaua României" cu spade de război ; „Meritul Comercial" şi Industrial ; „Meritul Cultural"; „Meritul Sanitar", etc.

„Mic de stat" — scrie revista BURSA — bine legat, cu o minte ageră şi bine echilibrată, cu o fantezie bogată şi un entuziasm juvenil chiar la bătrâneţe, fără a se resimţi de munca cheltuită cu atâta risipă în serviciul Statului ; dimpotrivă, conştient de rolul ce împlineşte în aceste meleaguri de care vorbesc urme preistorice şi primii istorici ai omenirei, mândru de rolul jucat în trecutul nostru de marinari moldoveni şi de progresul marinei noastre moderne, se simte tot atât de tânăr'.

Căci, — adăugăm noi, — tinereţea durează cât o minte ageră şi înţelegătoare se lasă condusă de o inimă înflăcărată pentru binele obştesc.

In munca-i neobosită, Dumnezeu i-a făcut parte şi de o tovarăşe de viaţă, care l-a încurajat în clipele de restrişte, de care nimeni nu este scutit, mai ales marii făuritori.

Doamna *Eliza T. Gâlcă,* fiica unui distins Medic român, Generalul N. Condemin, fost Inspector General al Armatei pe timpul războiului mondial, cu o aleasă instrucţie şi o distinsă educaţie, înzestrată cu acele înalte sentimente care fac podoaba femeii române, a îndrăgit marina noasră pe care o vedea înflorind cu concursul soţului domniei sale.

De acum, numele ambilor donatori se leagă şi mai strâns de marina noastră şi de Liga Navală Română, care, recunoscătoare' va perpetua nobilul domniilor lor gest printr'o placă de marmoră, aşezată la loc vizibil.

Facă Domnul ca vreme îndelungată amândoi donatorii să se bucure de roadele muncii şi sentimentelor ce i-au călăuzit o viaţă întreagă !

L. N. R.

NOTĂ. — Sâmbătă 9 Iunie 1945 autentificându-se actul de donaţie la tribunalul Ilfov, secţia Notariat, Liga Navală a înmânat mărinimoşilor donatori alăturata adresă, cu insignele şi flamurele tradiţionale :

8 Iunie, 1945

Nr. 193.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

către

MĂRINIMOŞII SOŢI
ELIZA ŞI INGINER TOMA GÂLCĂ

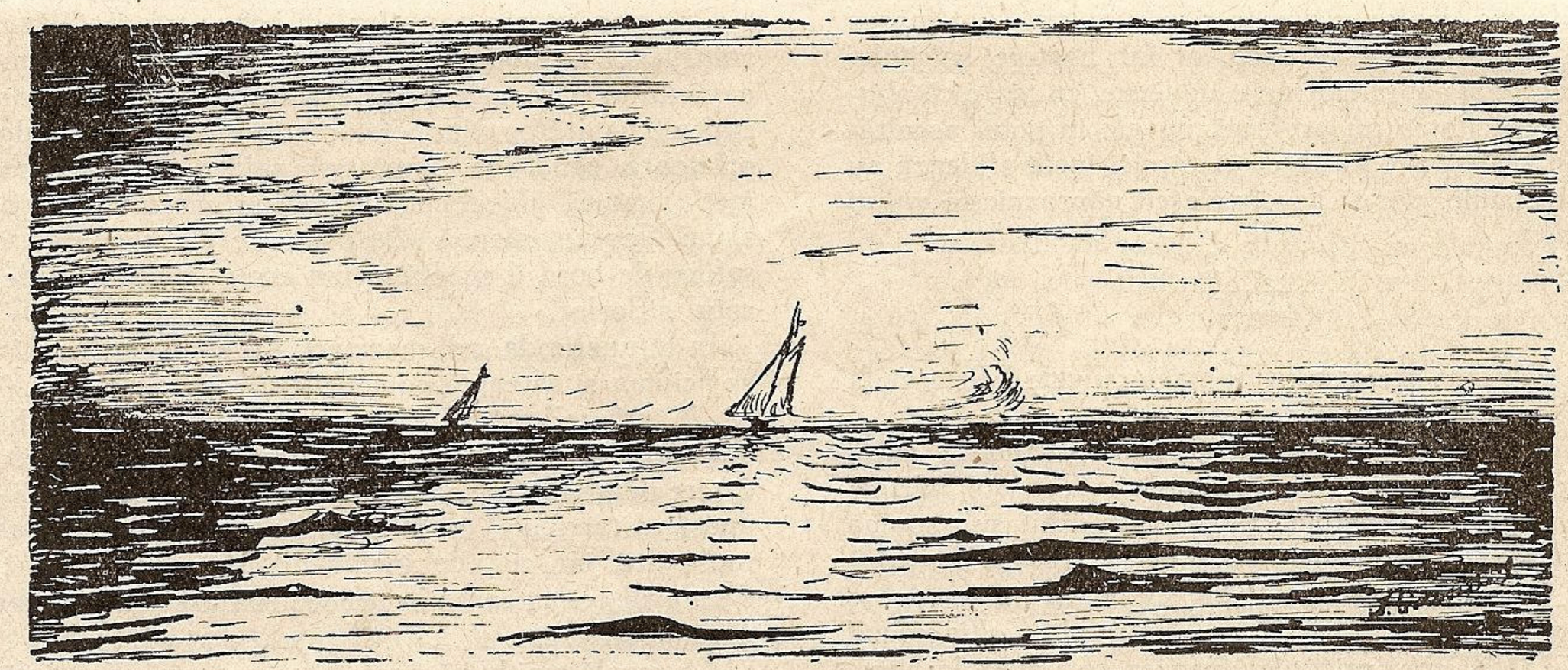
Avem onoare a vă aduce la cunoştinţă că adunarea generală ordinară a membrilor LIGII NAVALE ROMÂNE din 20 Mai a. c., în urma propunerii Comitetului Central, v'a proclamat în unanimitate şi cu ovaţiuni membri DONATORI şi de ONOARE, conform art. 11 şi 12 din statut, pentru sublimul şi mărinimosul gest de a înzestra Liga cu un sediu permanent.

Alăturăm tradiţionalele insigne şi flamura L.N.R., iar o placă de marmoră, aşezată între portretele D-Voastre, va fi mărturie pentru cei prezenţi şi viitori a nobilelor sentimente ce vă călăuzesc şi a marei dragoste pentru scumpa noastră marină.

Facă Domnul ca vreme îndelungată să vă bucuraţi de roadele acestor sentimente şi de manifestarea recunoştinţei marinarilor şi membrilor Ligii Navale Române.

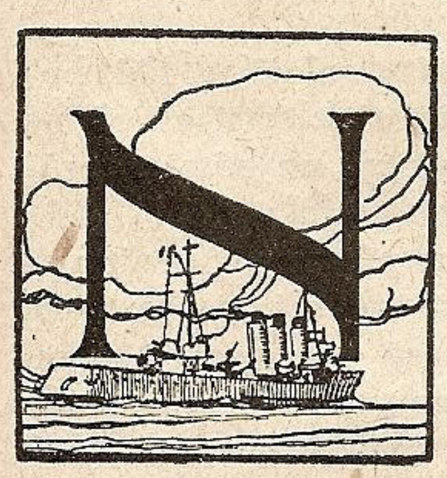
PREŞEDINTE L.N.R.
V.Amiral Adj. N.Păiş,

SECRETAR G-RAL L.N.R.
Comandor A.Negulescu



Intre cer şi apă

de Comandor A. NEGULESCU
(Moş Delamare)



u e un titlu de roman, ci înfăţişarea vieţii pe mare *între cer şi apă,* cu zile trandafirii ca un răsărit de soare, împletite cu altele negre, întunecate, ca fundul iadului în care socoteşti că tridentul lui Neptun te-a asvârlit, fără altă nădejde de scăpare decât voinţa A-tot-puternicului.

Ar putea totuşi fi şi titlu de roman, fiindcă nimic mai pasionant, mai sguduitor, mai anormal, mai romantic ca viaţa unui marinar, *între cer şi apă,* viaţă care-i imprimă un fel aparte de a se comporta, de a înţelege lumea, îi formează un *suflet* aparte, cu manifestări ce par uneori stranii celor dela uscat.

Bine înţeles că vorbesc de *marinarii adevăraţi,* nu de cei care, deşi poartă sau au purtat uniforma internaţională cu sau fără ochiul lui Nelson, dar au sau au avut un contact superficial, tangenţial cu marea.

Cele ce voi avea cinstea a vă expune au fost inspirate şi sunt o continuare a conferinţei desvoltată de d. Amiral Negru. Cu modestia care caracterizează pe adevăratul marinar, D-sa a intitulat-o *„Din psihologia marinarului"*, declinându-şi competinţa faţă de această ramură a filosofiei şi încheind că ar fi foarte mulţumit dacă cele expuse de D-sa ar putea servi cuiva în adevăr pregătit pentru a desvolta acest subiect *„psihologia marinarului"*, subiect care *„poate avea darul de a face să iasă la iveală în noi străfundurile ancestrale, spre îmbogăţirea morală şi onoarea marinei noastre"*.

Imitându-l, deşi ca diletant m'a preocupat această disciplină, profesând-o chiar, las tot altora problema în sine a psihologiei marinarului, mulţumindu-mă a adăuga la exemplele prezintate d. amiral Negru altele numai din *viaţa marinarilor noştri,* unele din ele culese şi din cei 30 ani trăiţi pe vase cu pânze ca „Mircea", cu sbaturi ca „Prutul", pe greoae cargoboturi ca „Turnu-Severin" şi „Steaua Română", pe nave sgomotoase la război ca monitoarele, pe sprintene vedete, pe elegante lebede albe ca „Principesa Maria", „Regele Carol", „România" şi „Impăratul Traian", cu care am purtat pavilionul nostru din Marea Roşie până în Baltica, de pe Dunăre până pe Missisipi.

Din buchetul de exemple rămâne ca Dvs. să trageţi concluzia asupra sufletului marinarilor, botezat la noi *„Spiritul Mircea"*.

CUM S'A NĂSCUT SPIRITUL MARINĂRESC

Greu, foarte greu s'a hotărît omul, legat de pământ. să se avânte pe mişcătorul element care este apa. Nu poate fi vorba de un spirit marinăresc pe vremea luntrelor, plutelor sau galerelor de mai târziu, când propulsor era rama, lopata, vâsla, iar forţă motoare muşchii braţelor. La această chinuitoare muncă erau puşi doar sclavii şi condamnaţii, *galerienii,* cum ar fi ocnaşii de azi. Filmul „Ben Hur" dă o idee de viaţa acestor oropsiţi ai soartei, cu lanţuri la picioare şi biciul mângâindu-le usturător spinarea. Galerele navigau numai pe mare calmă, numai ziua şi numai pe lângă ţărm. Căpeteniile erau ostaşi dela uscat.

Mai târziu omul a reuşit să înhame vântul şi galerienii au fost descătuşaţi.

Vântul este, însă, un *motor capricios,* atât în ceeace priveşte *direcţia,* cât şi *forţa.* De cele mai multe ori nu bate astfel ca să ducă nava spre portul către care năzueşte căpitanul. Uneori vântul nici nu adie, ţinând nava pe loc sau silind pe marinari a o trage cu bărcile, — alteori se transformă în ciclon nimicitor.

Au fost eliberaţi galerienii, dar în schimb au devenit marinarii sclavii *vântului, tempestelor* şi *acalmiilor.*

Poate admite însă omul sclavia? Nu! Prin iscusinţa, prin isteţimea lui, omul a reuşit să stăpânească capriciile acestui motor, — aşa cum un soţ iscusit şi mai ales *iubitor* reuşeşte să transforme în rai viaţa alături de o tovarăşe cu toane, capricioasă, ca şi marea.

Răbdare şi *dragoste până la pasiune,* acestea sunt mijloacele. Nici marinar ideal, nici soţ ideal, *nimic* ideal nu se poate fără răbdare, fără pasiune.

Marea cu furtunile ei, manevra greoae a pânzelor, a format acea elită de marinari, acei lupi de mare, cărora

li se datoresc descoperirile de noui ţinuturi. Tot marea a creat tradiţia marinărească, a dat naştere *spiritului* ce dăinueşte şi azi în marinele moderne, cu toate că aburul şi electricitatea au prefăcut navele în copii ascultători şi în acelaşi timp atât de puternici încât sfidează nu numai acalmiile, dar şi uraganele cu năpraznicele valuri ce le ridică.

VELE

Cum s'a creat acest spirit pe nave cu vele ? Prin viaţa ce se duce *între cer şi apă.*

„D-ta eşti prizonier o lună, eu sunt prizonierul mării de 30 de ani. Marea mă înconjoară de toate părţile. Numai valuri şi iar valuri. Părul mi-a albit sub spuma lor, spinarea mi s'a încovoiat sub umezeala lor. Am trăit atât de puţin în Anglia, că pot spune că nu o cunosc decât pe hartă", — spunea amiralul *Collingwood* (1750—1810) unui prizonier francez ce-l avea la bord.

Omul se încrede, fără să ştie pentru cât timp, capriciilor elementelor, în călătorii lungi, chinuitoare, ducând o viaţă aspră cu o disciplină sălbatecă.

Ca odinioară să se facă cineva marinar, trebuia să fie sau anormal, sau să fi avut motive puternice cari să-l fi silit a părăsi uscatul, — motive voluntare ori involuntare. Marinarii de pe vremuri erau toţi flămânzii, toţi desmoşteniţii soartei, toţi clienţii închisorlor, sau voluntarii... prinşi cu arcanul [1]).

La noi chiar, serviciul la marină era de 7, apoi de 5 ani. Comisiile de recrutare erau rugate să repartizeze la marină pe cei mai zurbagii, mai bătăioşi din comună, — „ca să răsufle măcar cinci ani satul".

Viaţa la bord îi transforma pe toţi în elemente ascultătoare până la devotament.

Comandantul, tatăl, era al doilea după Dumnezeu, cu drept de viaţă şi de moarte.

Secundul, mama navei, era mai mult *„mama dracului"*. „De nu veţi fi buni la treabă, de nu veţi executa ordinele în pas alergător, dacă reclamaţi contra mâncării, atunci viaţa o să vă fie un iad, — iar eu tartorul", — recomanda un secund subalternilor săi.

Şeful de echipaj, a cărui siflee trezea pe cel mai somnoros, era mâna dreaptă a secundului, — iar *căpitanul de arme,* călăul executor al pedepselor.

Bătaia, oprită în ori ce armă, în marină era şi este reglementată. Greşelile mai grave se ispăşeau la butuc, în lanţuri sau cu trecerea pe sub chilă, — cele mai uşoare cu afundarea în apă.

Cu drept cuvânt pânzarele erau *infernuri plutitoare.*

Dar chiar mai târziu, când omenirea sa mai omenit, viaţa pe un vas cu pânze e cu totul aparte, diferită de hotelurile ori cazărmile plutitoare moderne.

Serviciul se face pe carturi, din 4 în 4 ore jumătate din echipaj, — *un bord,* — e de serviciu. Ca atare *somnul* e ori de patru ore, ori de 8 ore, — cu o întrerupere de 4.

Paturile, — hamace sau sicrie cărora le lipsesc doar capacele.

Hrana ? Carne sărată, galeţi uscaţi, fasole, carto'fi, ceapă, măsline.

Băutura? Apă clocită, ori cu microbi vizibili. Băutură nu se pomeneşte, — doar la uscat, — iar de vitamine nu se ştia încă.

---

[1]) *Intr'un raport cu care un centru de recrutare trimisese la flotă fructul recrutării, sta scris: „Avem onoarea a vă înainta 50 de* voluntari. *Dacă mai aveţi nevoe, vă rugăm a ne înapoia* fringhiile *cu care sunt legaţi cei expediaţi".*

Dar manevrarea pânzelor? In bezna nopţii, tălăzuiţi de valurile ce se năpustesc la bord, în muzica wagneriană a vântului care urlă printre catarge, a ploaiei care biciuieşte usturător, a tunetelor ce urmează după fulgerele orbitoare, când cer şi apă par gata să pedepsească semeţia omului, glasul comandantului, mai puternic de cât al lui Neptun, răsună *„La posturile de manevră",* iar al şefilor de bord îl repetă ca un ecou, însoţindu-l de şueratul sifleelor.

In întuneric de iad, marinarii sar din ungherile în cari se aciuiau şi aşteaptă comenzile răsunătoare :

„A întinde" ori „A strânge gabierii" ; „Sus gabierii"; „Atenţiune"; „Sus", ca să se prefacă în maimuţe, să se caţere pe grizele, să alunece pe vergi[2]) cu picioarele goale apăsând ţapapiile, cu o mână ţinându-se de balansinele îngheţate, iar cu alta înşfăcând pânza, — fără teamă de abizul cei aşteaptă la primul pas greşit ori la cea mai mică neatenţie.

Ce şcoală mai bună poate fi ca aceasta, care-ţi sădeşte încrederea în tine şi în Dumnezeu ?

PE NAVELE MODERNE

Credeţi că pe navele cu aburi, pe motonavele moderne marinarii au o viaţă mai aproape de normalul dela uscat ?

Traiul este drept, s'a mai îndulcit : calorifer, băi, bucătării electrice, vinţuri cu aburi ori electrice, cârme cu servomotor, radio, — ceeace face pe un bătrân corăbier să-şi plângă nostalgia pânzelor astfel :

— "Acum, în locul corăbiilor cu pânze au venit vapoarele, care merg regulat, ca nişte trenuri, şi aşa toată poezia mărilor a pierit. Ce poate să ştie despre mare, cum poate să o simtă, să-i audă galsul, călătorul de pe transatlantic ? Dar şi-ar putea el închipui vreodată ce profunzime de simţiminte ţi se nasc în suflet, într'o noapte când te culci la provă, cu capul pe parâme şi etrava tăind valurile trimite până sus, în murmurul ei, cântece pline de atâta armonie ? Şi ce leagăn din copilărie te-a putut legăna mai dulce, decât te leagănă această leneşă corabie ? Şi când ai mai avut vreodată timpul să priveşti atât nemărginirea cerului şi s'o înţelegi ? Acum, vapoarele străbat oceanul cu 30 de noduri ; nici nu ai timp să te desmeteceşti, şi te debarcă în altă lume. Acum pe vapor vin telegrame şi se tipăresc ziare. Călătorii nu mai au răgazul să privească marea şi nici nu-şi amintesc de ea, decât dacă e furtună. Altfel ei stau la bar, sau în saloane, unde vin îmbrăcaţi în haine negre, ca la bal. Căpitanul, Doamne Dumnezeule ! ce-a ajuns acum căpitanul ! El umblă bărbierit ca un lord, are veşnic guler scrobit şi cravată neagră, se îngrijeşte de călători ca o gazdă de musafirii săi, patronează călătoria ca pe o reuniune, stă în capul mesei, ţine discursuri şi dansează. Ce-ar râde mateloţii mei să vadă un astfel de căpitan" [3]).

---

[2]) Grizele = *treptele de fringhie pe care se urcă marinarii în arboradă.*

Vergi = *grinzile orizontale de care se prind velele.*

Ţapapii = *fringhiile pe care marinarii sprijină picioarele când lucrează la vergi.*

Balansine = *fringhiile sau sârmele groase ce asigură orizontabilitatea vergilor.*

[3]) *Tudoran : Un port la Răsărit.*

M. S. REGELE PRIMEŞTE BOTEZUL MĂRII

Dar elementul, marea cu capriciile ei, a rămas acelaşi, arătânduşi toanele cel puţin două din şapte zile ale săptămânii. Mă mulţumesc cu un singur exemplu, din miile auzite, citite ori văzute de Dvs. la cinematograf, din sutele trăite de mulţi din cei prezenţi în sală : zilele de 5—6 Ianuarie 1939, când M. S. *Regele Mihai I* a primit adevăratul botez al mării pe distrugătorul „Regina Maria".

A-tot-puternicul á voit să dea prilej M. Sale să cunoască M. Neagră în toată splendoarea ei şi în acelaşi timp să admire destoinicia, devotamentul, eroismul marinarilor noştri, fii sau nepoţi de plugari ori ciobani „dela munte recrutaţi".

Nu în cântece de mandolină, în sunete de fanfare, în străluciri de uniforme sclipitoare, cu închinări cu şampanie înspumată, în urale eşite din piepturi omeneşti,—ci în urletele *Vijeliei,* în ţipetele *Viforului,* în ameţeala *Vârtejului,* în orbirea *Viscolului,*[4]) când cerul şi marea par a se împreuna pentru a pedepsi pe cei ce s'au încumetat să-şi arate semeţia, înfruntând Natura.

Nu pe mare lină, cu sclipiri de stele oglindite în ape dealungul unui pod de argint aruncat de o lună plină care răscoleşte doruri de vis şi viaţă, — ci pe căldarea în clocote care e Marea Neagră, fără stele, fără lună, în sbucium şi scârşneală de iad, în întuneric de beznă, în frământare fără de răgaz.

Către miezul nopţii vântul trece la Nord-Est, forţa creşte treptat ajungând la 8—9, transformându-se în tempestă. Valurile devin din ce în ce mai răprasnice, făcând ca nava să tangheze şi să ruleze, isbind cârma sau făcând-o fără efect atunci când vasul fugea călare pe creasta unui val, ori se afunda cu botul într'o vale cu caracter de abis. Viscolul orbitor desăvârşia urgia talazurilor care se năpustiau cu violenţa unor ciocane hidraulice, iar gerul după fiecare val îmbrăca în ghiaţă parâme, cabluri, comandă, tot ce era în aer liber.

Pe punte nu se mai putea circula, cei dela prova erau izolaţi de cei deal pupa, iar furia valurilor distrugea tot ce găsea în cale.

Gruele de oţel groase au fost frânte sau îndoite ca nişte lumânări de ceară ; scările cu bare şi trepte de oţel au fost strâmbate ; bastoanele dela balustrade au fost smulse şi transformate în proectile ; bărcile enorme, în care să încapă 40 oameni, au fost scoase din solidele lor legături, aruncate pe punte şi apoi, sfărâmate, în mare; chesoanele tunurilor desrădăcinate.

Dar interiorul ! Paturi, mese, dulapuri, calorifere, tot interiorul acela sobru dar cochet, dislocat de flexiunile navei şi transformat în sfărâmături, care amestecate cu efectele şi aşternuturile ofiţerilor, maeştrilor şi echipajului, pluteau pe apa ce ajunsese până la genunchi. Cabina hărţilor inundată, pardoseala acoperită de cioburi, resturi de mâncare, hărţi sfâşiate, călimări vărsate, totul alunecând dintr'un bord în altul într'o baltoagă murdară.

In ziua de 6 Ianuarie, la ora 8,30, distrugătorul *Regina Maria* reintră în port zdrenţuit ca după o luptă navală, aşa cum deseori se întâmplă în Marea Neagră.

Măria Sa Marele Voevod, liniştit, a asistat cu încredere la apriga luptă cu furia elementelor deslănţuite. Adânc impresionat de bravura marinarilor noştri, cari au stat neclintiţi la posturi timp de 36 ore, dela comandant până la ultimul marinar, fochist sau telegrafist, aproape că nu se îndura să se despartă de cei cari I-au fost martori la adevăratul botez al lui Neptun. A fost un greu examen, — nici primul şi nici ultimul, — pe care marinarii noştri trecându-l cum l-au trecut, I-au dovedit cu prisosinţă că oricând M. Sa se poate bizui pe marinarii Săi, aşa cum s'au bizuit şi glorioşii Săi Strămoşi Regali.

Cum s'au comportat marinarii ? Ne mărginim a spicui câteva motivări ale binemeritatelor decoraţii ce s'au acordat gradaţilor, — fără a cita din ale ofiţerilor :

„*Maestru militar Petre Gheorghe,* a fost neobosit tot timpul navigaţiei navei, executând diferite lucrări la prova şi la pupa navei sau în compartimentele aparatului vaporizator. Astfel în nenumărate rânduri a înfruntat valurile mării care spălau puntea, pentru a verifica transmisiunile cârmei din fiecare compartiment. Pentru a deschide o valvulă de comunicaţie a unui depozit de păcură, *n'a pregetat a se vârî cu capul sub apa din santina* în care se găsea acea valvulă.

„*Submaestrii militari Botez Anton* şi *Butoi Pavel,* timp de 36 ore au fost continuu la postul T. F. S., şi împreună n'au încetat de a repara avariile ce se întâmplau la antenele postului, reuşind prin perseverente încercări să restabilească legătura în câteva rânduri, prin radiogonie pentru determinarea relevmentelor de poziţie.

„Gradele inferioare (3 caporali şi 23 marinari, ultimii pe listă), au avut de îndeplinit diferite funcţiuni în specialităţile lor respective, conform rolului Navei, sau în afara celor specificate în el. Cu toată situaţia specială foarte grea şi unică în timpul petrecut sub arme şi cu tot timpul lung cât a trebuit să-şi îndeplinească funcţiunile, unii neputând fi schimbaţi chiar câte două carturi, acest personal a dovedit, pe lângă bune cunoştinţi de specialitate, pe care le-a aplicat bine în funcţiunile ce îndeplineau, şi calităţi ostăşeşti marinăreşti, de conştiinciozitate, supunere, devotament şi destoinicie, care îndreptăţesc aprecierea să fie daţi de exemplu întregii marine".

Aceasta e viaţa marinarluui mai des de cât vă închipuiţi. Acesta e şi farmecul vieţii lui, —*lupta.* „Dacă o să avem furtună, dacă o să ne atace avioanele sau submarinele — o să fie interesant. Dacă nu, — un drum banal".

GEAMANDURILE

Din cele expuse până acum, aţi dedus care ar fi geamandurile biopsihologice de pe canalul însuşirilor pe care trebue să le aibă sau să le capete cel care se logodeşte cu marea, pecetiile pe care marea le imprimă sufletelor celor care au răspuns chemării ei şi s'au legat cu ea pe vecie.

Ne vom opri la fiecare din ele, ilustrându-le cu exemple spre a se vedea dacă şi *marinarii noştri,* — vorbesc de cei adevăraţi — au făcut dovadă că posedă aceste însuşiri pozitive sau negative, aceste calităţi sau defecte.

CUM DEVENIM MARINARI

Mai înainte însă vom reveni la una din mărturisirile d-lui amiral Negru : cum a devenit marinar :

„Când din moşi strămoşi n'ai moştenit nimic marinăresc, când în copilărie ai înnotat doar pe lacul Plăcinta, de unde era să moştenesc suflet de marinar ? *Noi suntem marinari făcuţi, nu născuţi.*

In particular mirarea e că pe lângă d-sa, încă cinci fraţi Negru, precum şi un nepot, fiul au unui frate nemarinar, Generalul Negru, au fost atraşi de chemarea mării.

In general faptul că nu suntem marinari născuţi, nu

---

[4]) *Numele vedetelor noastre dela Mare, toate începând cu litera „V".*

l-a împiedicat nici pe D-sa, nici întreaga Dsale familie, nici pe toţi marinarii noştri dela munte sau dela şes porniţi, să devină excelenţi marinari, dovedind şi în această ramură inteligenţa şi spiritul de adaptabilitate al neamului românesc, însuşiri recunoscute şi admirate chiar de străini.

Un fost elev al şcoalei de marină, d. Lavrov a ajuns capul piloţilor de pe La Plata, la Buenos Aires, capitala Argentinei. Iar un altul, Tabacu, a devenit căpitan de balenieră prin Alaska.

Şi fiindcă suntem pe calea mărturisirilor, şi cel care vă vorbeşte îşi poate pune aceeaşi întrebare: născut şi crescut la poale de munte, între Găeşti şi Piteşti, de unde suflet marinăresc? Cum de a devenit marinar? Îşi reaminteşte totuşi din copilărie morile de apă din cocean de porumb instalate pe pârâiaşul din dosul bisericii Mavrodolu din Piteşti sau jocul cu apa rigolelor bucureştene, în drum dela şcoală, cu cismuliţe până la glesne, urmărind corăbiuţele de hârtie până la intrarea în port, — gura canalului.

Nu ştiu, — nu s'a întreprins nici o anchetă în acest sens, — *Când a sunat pentru fiecare ora hotărîtoare* — la mine a fost la vârsta de 16 ani, când am văzut întâia oară marea. Mrejele ei au fost mai puternice chiar de cât autoritatea părinţilor, care nu s'a înduplecat să dea autorizaţia legală decât siliţi de *Providenţă*.

Tata, *fost cavalerist, ţinea să devin, odată ce urmam şcoala de Artilerie, Geniu şi Marină,* — artilerist *cu pinteni şi pampon roş, călare pe un armăsar pe care mi-l făgăduise.*

Mama, ca orice mamă, ţinea să deviu genist, *de teama ca odrasla ei să nu fie trântit de vre-un cal sau lovit de o copită.*

Cât se înşela sărmănica! Viaţa omului este în mâna Domnului şi în slujba Neamului. Acolo în cer i-a fost dat să-şi primească nepotul căzut pe front ca genist, — *fiindcă nu a putut să devină marinar, — pe când fiul ei marinarul, trăeşte încă!*

Iar eu visam marinăria. *Dar pentru aceasta era nevoie de autorizaţia părinţilor, care nu voiau să o dea în ruptul capului. Pentru că nu aveam altă scăpare, cu două luni înainte de a termina şcoala am expediat la Constanţa, unde locuiau ei, următoarea telegramă:*

„Imposibil artilerie, căzut SORŢI MARINĂ".

Mâna Providenţii de care vorbeam, a făcut ca telegrama să ajungă la Constanţa astfel:

„Imposibil artilerie, căzut MARŢI MAGAZIE".

Alarmaţi cu primul tren au sosit la Bucureşti, spre a se interesa în ce spital sunt internat, bănuind şi exagerând, cum fac de obicei părinţii, că mi-am rupt vre-o mână sau picior şi nu mai pot călări.

Când m'au găsit teafăr, bun pentru artilerie, — *plângând de bucurie, şi-au dat pe loc consimţământul* pentru marină...

Nu a fost mâna Providenţii?

Nimic, nimic ce mare eşti!

Şi totuşi cred că am reuşit dacă nu cu 90%, dar cel puţin cu 75% să fiu la înălţimea acelor marinari români care mi-au îndrumat primii paşi, m'au iniţiat în ale meseriei şi cărora le port toată recunoştinţa.

De ce şi cum unii devenim marinari? Pentru *ofiţeri*, — destinul. Căci chemarea au avut mulţi, dar împrejurări ascunse i-au împiedicat a răspunde. *Echipajele*, prin recrutare. Dar şi aci pare a fi o chemare: majoritatea sunt voluntari sau au cerut la crecrutare arma marinei. Câţi tineri nu ne roagă să intervenim la M. St. M. spre a fi trecuţi din alte arme la marină, fiindcă de dragul apei s'au înscris în Liga Navală şi pe apă vor să-şi slujească Ţara.

S'a dus vremea arcanului şi a celor 5 ani!

Şi acum să purcedem la cercetarea celor 16 geamanduri.

Intre *cer şi apă* marinarul este sau trebue să fie:

I. ISTEŢ + AGER + SPRINTEN = ISCUSIT

Fără aceste însuşiri, chiar la uscat eşti un învins, — dar pe mare? La uscat mai ai un unchi, o mătuşe, un protector, *între cer şi apă* doar pe Dumnezeu. Fără aceste însuşiri nu poţi executa ordinele, nici avea iniţiativă, mai ales în împrejurările grele. Sunt cazuri în care „Trebue să te descurci cu vrednicie din orice încurcătură" cum zic cercetaşii, cu „mijloacele bordului", — cum zicem noi marinarii.

In această privinţă Românul este neîntrecut, fiindcă în fond totul se reduce la inteligenţă vie, mintală şi organică, spre a prinde repede situaţia *(isteţime)*, spre a soluţiona pe loc *(agerime)*. şi a executa cu cea mai mare iuţeală *(sprinteneală)*. Dumnezeu pe lângă bunătăţile pe care le-a revărsat cu atâta dărnicie pe pământul nostru, cu aceiaşi dărnicie ne-a înzestrat cu o inteligenţă uimitoare, recunoscută şi de străinii care vin să ne înveţe şi care rămân surprinşi de ce iute prinde Românul cele mai complicate mecanisme, cărora le aduce chiar modificări, perfecţiuni.

Nava şcoală Mircea *cu vele şi motoare, a venit din Hamburg cu echipaj complet românesc, numai după 40 zile de antrenament la vele şi motoare.*

Marile noastre motonave au fost aduse fără nici un accident din Danemarca cu echipaj românesc, deşi întâia oară mecanicii erau puşi în faţa unor motoare de mari dimensiuni.

Submarinul nostru a fost adus din Italia cu echipaj curat românesc, uimind chiar pe italieni cum de au putut ai noştri să devină în trei luni perfecţi submarinişti, pe când acolo au nevoie de cel puţin un an.

Român prost nu există, — ci *tot Românul e deştept.* Are însă şi un cusur: fiecare Român se crede mai deştept de cât toţi ceilalţi români. „Dacă aşi fi eu... ministru, Patriarh, Rege!", se aude la tot pasul.

II. REZISTENT

Intre cer şi apă, ca să fii marinar nu este nevoe să fii un atlet, — dovada o aveţi privnidu-mă, — dar se impune să fii rezistent, să suporţi vânt, ploae, viscol, arşiţă, oboseala, variaţiile de climat.

Plecam din Constanţa cu şuba în spinare, ca la Istambul să ne fie cald în pelerină, la Pireu numai bine în sacou, iar la Alexandria să trecem la haine de vară, într'un interval de 5 zile, ca la înapoere să revenim treptat iar la şubă.

Intr'o călătorie am fost prins de ceaţă care a ţinut dela Ouessant până la Roterdam, unde am ajuns fără a vedea nimic, ci numai auzind urletele sirenelor. Cum comandantul este răspunzător de soarta navei, pe când întreg echipajul se schimba din patru în patru ore, — carturi, — eu a trebuit să stau pe comandă 31 — treizeci şi una — *de ore.*

In această privinţă, Românii sunt la înălţime: deşi mici de stat unii, ca şi vitele lor, dar tot atât de rezistenţi, muncesc din zori până în noapte, mănâncă te miri ce şi mai nimic, dorm pe pământ, merg pe jos zile şi nopţi, luptă fără vitamine şi fără ciocolată, iar după ce încheie truda, e destul să scoată unul fluerul, ca să se încingă o focoasă sârbă, ori un săltăreţ brâu.

III. RĂBDĂTOR

Intre cer şi apă, în afară de lipsurile inerente vieţii la bord, — cu câtă răbdare trebue să fie înarmat cel care a intrat cu corabia sau barca în acalmie, când în afară de oftaturile căpitanului şi marinarilor, altă briză nu se simte.

Dar pe vreme rea ? Nici nu mai insist, — ci zic cum zic ai noştri „şi asta trece".

Cred că nu e neam mai răbdător ca românul !

IV. CURAGIOS

Intre cer şi apă marinarul dă dovadă de curaj, odată ce porneşte conştient la luptă, din clipa în care sa hotărît să se îmbarce. Curajul marinarului este cu totul diferit de cel al ostaşului de pe câmpul de luptă dela uscat, unde ambianţa e vibrantă şi contagioasă. Curajul marinarului e singuratec, atât în lupta cu elementele cât şi cu navele duşmane, cu care nu se ia contact direct. Tunarii din turele, torpilorii dela tuburile de lansat, fochiştii, mecanicii, nu văd inamicul, nu-şi dau seama nici de efectul loviturilor lor, nici de a obuzelor primite, nu ştiu nimic de ce se petrece pe vasul lor.

La uscat mai găseşti un adăpost după o casă, un pom ori o groapă, pe care o poţi săpa şi singur, — pe mare nimic — doar nesaţul ei de a te înghite.

Românul nostru a dovedit cu prisosinţă că are şi această însuşire, în atâtea împrejurări trecute şi prezente, ca atare şi în marinărie, de aceea nici nu insist.

V. CALM

Intre cer şi apă marinarul trebue să fie calm.

Dacă prin curaj conştient se înţelege stăpânirea fricei, — calmul e culmea curajului : omul nu se pierde cu firea, îşi stăpâneşte nervii, pentru ca cu mintea limpede să poată judeca situaţia, să privească pe cea mai grea cu sânge rece, să ia măsurile dictate de împrejurări, să privească dezastrul cu seninătate, ca o hotărîre divină.

Mai ales *comandantul,* în ochii căruia privesc toţi dela bord, echipaj sau pasageri, — trebue să fie neclintit şi zâmbitor, dătător de curaj.

O pasageră remarcând acest lucru, mă întreba :

— Te văd mereu cu zâmbetul pe buze ! Dar când s'ar duce vaporul la fund, tot aşa vei fi ?

— Şi atunci Doamnă, — i-am răspuns. — Nu este mai frumos să mori cu zâmbetul pe buze, decât bocindu-te ? Scufundarea nu se poate împiedica cu văicăreli, — şi atunci, în faţa inevitabilului, nu e mai bine să închei totul cu ultimul zâmbet pe buze !

Vă închipuiţi clipele de groază în caz de naufragiu ori incendiu la bord : cu apa până la gât sau în mijlocul flăcărilor, din gesturile şi privirea căpitanului trebue să ţâşnească încrederea că încă nu-i totul pierdut, mai sunt speranţe de scăpare.

In această privinţă Englezii deţin recordul. Românul, din fire, ca orice Latin, e iute, se stăpâneşte mai greu, — totuşi comandanţii noştri au dat dovadă că nu numai în arta navigaţiei şi a manevrei egalează pe Englezi, — dar şi în ceeace priveşte calmul.

VI. VESEL

Intre cer şi apă marinarul trebue să fie optimist Marinarul e veşnic cu zâmbetul pe buze.

Optimistul poartă totdeauna ochelari roz, — pesimistul numai negri. Pesimistul în faţa unei bucăţi de sweiţer vede numai găurile, optimistul numai brânza.

Infinitul mare, care-l înconjoară şi de care se serveşte, viaţa departe de formalismul plin de ipocrizenia dela uscat, făcându-l să dea oricărui lucru justa lui valoare, — zero, — toarnă în sufletul marinarului acea bună stare fizică şi morală, care-l face să fie vesel, o veselie sănătoasă a celui ce preţueşte clipa de faţă şi nu pierde nădejdea că totul are să se sfârşească cu bine.

Şi această însuşire o are Românul, — face haz de necaz.

VII. DISCIPLINAT

Nava ar putea fi luată ca exemplu şi în organizarea socială. Toţi egali în faţa morţii, dar toţi supuşi unei ierarhii : sus un împărat absolut, cu drept de viaţă şi de moarte; sub el compartimente şi trepte până jos. Disciplina e riguroasă, fără a fi o povară, fiindcă e *voluntară:* fiecare ştie că dela cea mai mică întârziere, neglijenţă sau abatere a unuia, poate urma pieirea tuturor.

Dacă la navele de război comenzile se dau cu goarna sau cu sifleea, la cele de comerţ nu se aude decât glasul clopotului care bate ora: când sună cea de schimbare de cart, cei noui, fără întârziere, înlocuesc pe cei vechi, — fiindcă nici lor nu le-ar conveni să nu fie schimbaţi la timp.

Mulţi dela uscat au impresia că marinarul nu e disciplinat : nu duce mâna la vizieră, fiindcă bonetul nu are vizieră ; la comanda „drepţi !' nu lipeşte călcâele, ci ia poziţia de „pe loc repauz !", fiindcă de le-ar lipi pe vreme rea, când vasul se leagănă, s'ar doborî frontul pe punte; fumează sau stă jos în faţa superiorului etc. Dar, când cineva e mai mult în contact cu viaţa dela bord, îşi dă seama că în sufletul marinarului stă acea disciplină lăuntrică, ce-l stăpâneşte şi urmăreşte chiar când nu-i superiorul de faţă, — *disciplina liber consimţită.*

Marinarii români, ca şi soldatul român, — sunt la înălţime.

VIII. SPIRITUL DE SACRIFICIU, DISPREŢUL MORŢII

Dând lucrurilor valoarea lor, şi viaţa are alt înţeles *între cer şi apă :* „nu ştii când sună ceasul, până atunci fă-ţi datoria". E un creştinism împins până la limită. Aşa se explică voluntariatul la bărcile de salvare, care pornesc pe vremea cea mai rea, — cam greu dezastru pe vreme bună, — cu bărci cu rame sau cu motor, spre a salva oameni în primejdie. De multe, foarte multe ori pentru un salvat au murit doi-trei salvatori. Şi totuşi, voluntari nu lipsesc.

Ce exemple frumoase de dispreţ de moarte ca al căpitanului care se duce la fund cu nava lui ! Dar acel frumos exemplu al caporalului Mămăligă ! Eu voi cita nul depe vremea lui Ştefan-cel-Mare, descoperit de d. general Atanasiu în ceaslovul unei mânăstiri :

„Livada lui Neonil a rămas pe mâna Mânăstirei, că locu aista i-a fost dăruit de Ştefan-Vodă, lui Nica din Răpciuni care a fost plutaş multă vreme pe Bistriţa, după cea ispravă cu Turcii în apa Cafei când s'a înecat multă samă de Turci de venise asupra cetăţei aceleia ca s'o cuprindă. Şi de grija ertărei lui Dumnezeu, Nica s'a făcut călugăr pentru aşa mare peire de lume şi a răposat în Sf. Dumitru. Şi spun călugării cum au tocmit ei lucru cu înecăciunea Turcilor ; s'ar fi luat Turcii corabia cea mare ca să treacă de cea parte a apei unde era

cetatea Cafei, ca s'o bată şi s'au suit toţi ca la 106 Turci şi cu cei opt vâslaşi moldoveni; iar ai noştri au bortilit în ascuns din mers fundul corăbiei, fără să dea sminteală Turcii şi a îndreptat-o unde-i jocul apei spre adânc şi într'o clipială s'a umplut de apă corabia şi s'a lăsat la fund, de n'a scăpat decât Nica eşind la mal de aiastălaltă parte şi aşa a venit într'un târziu în satul lui".

IX. CINSTIT

Odată ce nu dă banului valoarea care se dă la uscat, — fatal cel care trăeşte *între cer şi apă* este şi cinstit: nu are pentru ce fura.

Totuşi.... nu-mi pun mâna în foc pentru toţi marinarii.

Câţi căpitani de vase nu s'au îmbogăţit, n'au devenit proprietari de vapoare jăcmănind prin procedee necinstite, de conivenţă cu şacalii şi crocodilii din porturi şi dela larg, pe armatorii lor!

Comandanţii noştri sunt însă fără de prihană, — toţi au *părăsit vapoarele săraci.* Şi aceasta datorită faptului că au fost crescuţi de înaintaşii lor în acea etică ostăşească, care, între altele, glăsueşte: „Ofiţerul nu minte, ofiţerul nu fură, *Ofiţerul este* sau trebue să fie *Icoana naţiunii*".

Două exemple doară, din miile ce s'ar putea cita:

a) *Era în 1914.* *Războiul trecut începuse. Vasele germane „Goeben" şi „Breslau" intrase prin Dardanele în Bosfor. O forţă navală engleză păzea gura strâmtorilor. Mă întorceam cu vaporul „Principesa Maria" dela Pireu, unde fusese trimis în cursă specială spre a repatria personalităţi distinse dela noi, în frunte cu regretatul Toma Stelian.*

Cum am trecut de Tenedos şi mă îndreptam spre Helespont, un tun tras de unul din crucişetoarele de pază şi semnalul „stopaţi imediat" ne opreşte elanul.

O şalupă se îndreaptă spre noi, acostează şi la bord se urcă doi ofiţeri cu o gardă armată spre a controla dacă nu avem contrabandă de război.

De îndată ce am prezintat jurnalul de bord şi am spus că vaporul este al Statului, iar eu sunt ofiţer din Royal Navy, *adică ofiţer din Marina Regală, — nu mi s'a făcut de englezi nicio percheziţie: un timonier a semnalat ceva la crucişetor, — ofiţerul mulţumindu-se cu cuvântul meu de ofiţer, că nu am nici o contrabandă la bord.*

Am trecut totuşi printr'o emoţie! La plecare ofiţerul mai mare în grad mi-a spus ceva în limba lui, pe care pe atunci nu o cunoşteam atât de bine. L'am întrebat atunci pe celălalt ofiţer, care făcea pe interpretul:

— Mă rog, ce a spus, fiindcă n'am înţeles bine!

— Aoh! A spus că domnul comandant regretă foarte mult...

Am îngheţat! Mă şi vedeam dus la Mudros, spre o percheziţie serioasă. Atunci întreb din nou:

— Şi pentru ce, mă rog?

— Pentrucă v'a deranjat!

Era traducerea vorbă cu vorbă a elegantei formule englezeşti: „Comandantul îşi exprimă, prin mine, profundul său regret că v'a deranjat".

All right şi... pe drum înainte.

b) *Intrat cu vaporul „Turnu Severin" în portul Ferrol, din nordul Spaniei, spre a repara o avarie la maşină, am căzut de acord cu şantierul asupra preţului: trei lire. După terminarea reparaţiei, la plată am fost întrebat „pe cât să facă factura?"*

Arătând şapca de ofiţer de marină, am spus numai atât: „Royal Navy". *S'au roşit cu toţii şi nu mai conteneau cu scuzele, spunând că nu bănuiau ca la comanda unui cargobot să fie un ofiţer din marina regală.*

Educatorii noştri adăugau la cele ce ne învăţau, exemplul vieţii lor: Hârjeu, Culcer, Crăinicenu, Drăghicescu, Eustatziu, Bălescu, Negrescu, lista e prea lungă, ar fi să citesc anuarul, — toţi au murit săraci!

Din acest punct de vedere procentul de cinste la noi e covârşitor de mare, lucru recunoscut şi în străinătate.

— „Cu căpitanii români murim de foame, nu putem face nici o afacere", ţipau toţi corbii şi crocodilii care stau *la pândă pe toate mările şi prin toate porturile.*

Chiar legalul comision la care are dreptul căpitanul, secundul sau şeful mecanic, comandanţii noştri cu greu admiteau să-l primească, deşi era un drept consfinţit.

Mai dau câteva exemple:

a) *Veteranul crucişetor „Elisabeta", azi fier vechi, a fost construit în Anglia. Lucrările le supraveghea veneratul amiral Coandă, întemeetorul Ligii Navale Române, — pe atunci comandor. Costul navei se ridica la 700.000 lei. La semnarea conturilor, i s'a înmânat comandorului 70.000 lei, comisionul de 10% consfinţit în occident.*

Credeţi că a fost primit de comandor? Nu, cu toate stăruinţele. S'a ajuns totuşi la o transacţie: cu acea sumă să se facă de şantier unele lucrări, care nu fusese prevăzute în caetul de sarcini.

Dar s'a ivit altă gretate: la terminarea lor, se cuvenea comandorului alţi 7.000 lei! S'a aplicat acelaşi sistem, dela care comisionul reapărea în valoare de 700 lei! Şi tot aşa mai departe, până s'a ajuns la 7 lei, pe care comandorul Coandă, i-a primit, spre a-i dărui portarului şantierului.

b) *Eram sublocotenent, îmbarcat pe cargobotul „Turnu Severn", comandat de d. Amiral Cezar Boerescu, dela care am învăţat multe, foarte multe lucruri, care de care mai bune, mai folositoare în carieră şi în viaţă.*

Ne găseam într'una din călătorii la Barry-Dock, în Anglia. Într'o zi am fost trimis la Cardif, oraş în apropiere, spre a comanda un cablu electric. Seara a şi sosit reprezentantul firmei cu cablul şi factura, în valoare de 60 shilini. După achitare, reprezentantul dă comandantul legalul comision, — 6 shilini. Refuz net, discuţie, care şi de data asta s'a încheiat cu o soluţie: comandantul a invitat pe toţi ofiţerii liberi şi pe reprezentant la o berărie, a pus cei 6 shilini la mijlocul mesei şi ne-am cinstit cu bere, până s'a consumat comsionul.

c) *Comandorul Mihăilescu e lovit, — adică vaporul „Bucureşti" pe care-l comanda, dar în marină se identifică comandantul cu vaporul, — la Liverpool de un vapor englezesc. Se ancorează spre a se face formele legale în asemenea împrejurări.*

După o oră un remorcher acostează la vapor şi un domn se prezintă comandantului, cerându-i voe să stea cu remorcherul legat de „Bucureşti". Comandantul a acceptat bineînţeles, conform solidarităţii marinăreşti. Dar acel domn cere ca învoirea să i se dea înscris.

— Nu văd nevoia de odată ce eu, comandantul, v'am dat-o, — îi răspunde Mihăilescu.

— Domnule comandant, eu am văzut cum s'a întâmplat coliziunea, vaporul celălalt este de vină. Despăgubirea ce vi se cuvine o va plăti asigurarea. Dacă eu mă prezint la proces cu autorizaţia scrisă a D-vs. facem amândoi o afacere: eu încasez câteva mii de lire, arătând că am stat legat de vapor pentru a fi gata să vă dau asistenţă, dacă ar intra prea multă apă prin spărtură, — iar D-vs. vă număr chiar acum 600 lire. Cu toate că suma era destul de ispititoare, — vre-o 15.000 lei aur, — şarpele cu măr de

d) *Fiind popotarul comisiei de recepţie a vedetelor prezidată de re-*

Fiind popotarul comisiei de recepţie a vedetelor prezidată de regretatul amiral Sebastian Eustaţiu, pe atunci comandor, am prezintat socotelile cu sumele de plată pentru fiecare.

Comandorul Eustaţiu axeminându-le, mi le-a înapoiat.

— Niciodată nu am să aprob asemenea conturi.

Văzându-mă ruşinat şi nedumerit, m'a întrebat:

— *Ce alocaţie de hrană ai D-ta?*
— *4 lei, Domnule Comandor.*
— *Dar eu?*
— *20 lei.*
— *Cât a costat masa?*
— *4 lei şi 25 bani.*
— *Prin urmare, d-ta dai din pungă 25 de bani, iar mie îmi rămâne 15 lei şi 75 bani! Asta e drept? Vei reface calculele, proporţional cu alocaţia fiecăruia.*
— *Am înţeles!*

Refăcându-le, a venit cota pentru mine 3,50 lei, iar pentru comandor de 5 × 3,50 = 17,50, rămânându-mi mie o economie de 50 bani şi lui de 2,50 lei, — şi tot aşa proporţional la ceilalţi membrii din comisie.

— Aşa este drept! — mi-a spus veneratul comandor, — şi aşa să faci şi d-ta când vei fi mare: îndatoririle să fie proporţionale cu drepturile.

Lecţia mi-a prins şi am aplicat-o!

X. DIPLOMAT

Intre cer şi apă, primejdiile inerente navigaţiei, marinarul le înfruntă cu bărbăţie şi le trece prin iscusinţă şi şiretenie, — „fură vântul", „ocoleşte stânca" etc. Dar el mai are de luptat şi cu corbii, cu piraţii, cu şacalii, cu crocodilii, rechinii care aţin calea navigatorilor. Aceste dihanii merg uneori până a provoca accidente, ca apoi să apară în salvatori pretenţioşi, în dauna armatorului sau asigurării.

Un singur exemplu:

Comandorul Ionescu-Gionson s'a pus pe uscat, — bineînţeles vaporul, — în apropiere de Galipoli. Accidente de soiul acesta nu au de cât cei, care nu navigă. Imediat apar trei corbi, — aşa zişi salvatori — care-şi oferă serviciile. Incepe un fel de licitaţie:

— Cinquanta lire, *comandante, — începe unul, — 50 lire.*
— Venti lire, — *20 lire, — răsare al doilea.*
— Dieci lire, — *10 lire, — sare al treilea.*
— Cinque lire, — *5 lire.*
— Due lire, — *2 lire...*
— Soltanto una lira — *numai o liră...*
— Per niente, comandante, per l'honnore! — *pe gratis, pentru onoare, — pune unul din ei capăt tocmelii.*

Comandantul bucuros, acceptă ultima ofertă şi se încep pregătirile de salvare. Din rivali, concurenţii se transformă în colaboratori: unul va trage vaporul dela prova, altul dela pupa, al treilea va asista, gata la nevoie. Un timonier de pe vaporul nostru, care ştia greceşte, surprinde însă o convorbire între salvatori:

— Agale, agale a messoş — *adică „încet, încet înăuntru". In loc să-l scoată, piraţii se pregăteau să-l aşeze şi mai bine pe uscat, ca pe urmă să lase onoarea la o parte, şi să ceară cât mai mult!*

Comandantul nostru prevenit, ia măsurile de rigoare: câte un marinar cu câte un topor la locul unde se legase remorcile, fringhii groase cât mâna. Când remorcherele începură a trage din ce în ce mai tare, de sbârnâiau remorcile şi când în loc să tragă în afară, se întoarseră spre uscat... topoarele se abătură, parâmele fură tăiate, iar remorcherele surprinse săriră ca din puşcă şi... se înfipseră ele în uscat, cu toată viteza!

Până seara comandantul nostru reuşi să-şi scoată vaporul de pe uscat cu mijloacele bordului şi porni la drum spre ţară, lăsând pe cei doi hrăpăreţi pe uscatul ce-l pregătise altuia!

Din ghiarele lor comandantul nu poate eşi victorios de cât prin *şiretenie,* prin *diplomaţie.*

Afară de lupta prin diplomaţie faţă de piraţii de pe apă şi dela uscat, el mai este şi reprezentantul ţării al cărei pavilion flutură la pupa, şi ca atare trebue să o reprezinte demn şi să-i apere prestigiul şi interesele.

Orice navă este o bucată din pământul ţării respective, al cărei pavilion îl poartă, un fel de probă a ţării întregi, care este apreciată la justa ei valoare ,după cum se prezintă nava.

Când crucişetorul „Elisabeta" într'una din călătoriile îndepărtate, s'a oprit la Stockholm, regele Gustav al Suediei a fost atât de încântat de probă, în cât a dăruit comandantului, amiralul Urseanu, *un pui de... urs, iar printr'un decret a dispus ca să fie trimişi la stagiu în armata noastră* de uscat *câte doi ofiţeri suedezi. Unii din ei erau căsătoriţi. două fetiţe suedeze născute pe pământul ţării noastre au fost botezate de ofiţerii regimentului 21 Mihai Viteazul cu numele de* Doina *şi* România.

Şi în această privinţă marinarii noştri, comandanţii în special, au dat dovadă să sunt desăvârşiţi diplomaţi, întrecându-se cu cei de carieră.

Un exemplu de diplomaţie minoră:

La una din plecările din Constanţa cu vaporul „Impăratul Traian" spre Marsilia, doi sergenţi dintr'un detaşament francez, pe care-l repatriam, fiind cam montaţi, au intrat în restaurantul de clasa I cerând sgomotos consumaţie. Comandantul detaşamentului mă prevenise că trezi sunt băeţi foarte de treabă, dar la beţie... fac urât. Ne fiind serviţi, încep a face scandal. Atrăgând atenţia comandantului detaşamentului, acesta nu a îndrăznit să intervie.

— Atunci mă duc eu la ei, îi spun.

— Nu te sfătuesc, — îmi răspunde, Eu, comandantul lor şi nu îndrăsnesc.

— Se poate, dar eu sunt obligat. Uniforma de marină este universală, franţuzeşte ştiu, legiunea de onoare o am la piept, — cred că-i voi potoli!

Şi m'am dus la masa lor întrebându-i:
— Ce doriţi?
— Băutură!
— Dar D-vs. aveţi bufet rezervat la clasa III-a.
— Plătim!

Apropiindu-mă atunci de urechile lor, le spun:

— Vă atrag atenţiunea că pe vapor am şi pasageri străini; vă rog „de vous comporter en vrais français!"

Efectul s'a produs fulgerător: toţi trei au sărit de pe scaune şi salutând respectuos s'au retras, salutând şi repetând mereu: „Excusez commandant,... excusez commandant!"

Comandantul lor, care sta gata cu alţi ofiţeri, să intervie la nevoie, uimit m'a întrebat:

— Ce le-ai spus la ureche domnule comandant?

— Nu e un secret: i-am rugat să dea dovada că sunt cu adevărat francezi!

*

Altul de diplomaţie majoră:

Pe vremea regimului hamidian din Turcia, se îmbarcase din Egipt, pe vaporul „Impăratul Trahan", comandat de d. Comandor I. Perieţeanu, *un general fugit acolo fiind „june turc", cu intenţiunea ca prin Constanţa să se ducă în Europa. Toţi l'au asigurat la plecare că vaporul fiind teritoriu românesc, nu va avea nici o neplăcere la Constantinopole, unde fusese condamnat la moarte în lipsă.*

Ajuns vaporul la Istambul, s'a prezintat la bord chiar prefectul poliţiei să aresteze pe refugiat. Comandorul Perieţeanu l'a refuzat net, demersul fiind contrar regulilor internaţionale. Prefectul a înţeles şi a părăsit nava.

Peste o oră însă s'a prezentat din nou, însoţit de ambasadorul nostru, care a cerut comandantului să predea pe refugiat. Comandantul revoltat a refuzat.

— Ca reprezentant al ţării sunteţi obligat a-i apăra prestigiul, excelenţă. Eu credeam că aţi venit să mă susţineţi pentru a respecta uzanţele internaţionale, nu să-mi impuneţi a le călca.

— Nu mă vei învăţa D-ta pe mine ce trebue să fac. Vrei să intrăm în conflict cu guvernul turcesc? Iţi dau ordin, — eu răspund!

— Nu pot primi ordine decât dela şefii mei direcţi şi au am răspunderea de comandant, al doilea după Dumnezeu, — i-a ripostat comandantul.

—Te voi reclama. Deocamdată nu semnez actele de plecare ale vaporului. Nu vei părăsi portul până ce nu soseşte ordinul dela Bucureşti.

— Aceasta o puteţi face, dar voi reclama şi eu!

Ministrul a telegrafiat la Externe, comandantul la S. M. R. Intre timp bietul refugiat sta în cabină cu revolverul pe masă hotărât să se sinucidă, în caz că ar fi fost ridicat.

Ambele autorităţi sezizate ne ştiind ce răspuns să dea, s'au adresat înţelepciunei unui arbitru: Majestăţii Sale Regelui Carol I. Rezultatul audienţii a fost următoarea telegramă:

„Comandantul are dreptate! Vaporul va pleca imediat cu refugiatul la bord. Teritoriul României este inviolabil".

Vă închipuiţi uralele tuturor pasagerilor la virarea ancorei, după ce actele fusese vizate.

XI. CU VEDERI LARGI

Marinarul, trăind *între cer şi apă,* în mijlocul unui orizont, cu un diametru de mai multe mile, nemărginit nici de munţi, nici de case, nici de pereţi, văzând atâtea colţuri ale lumii, fatal e lipsit de egoism, de sectarism, de prejudecăţi, ci are un orizont larg şi în viaţă.

Iată ce scria *M. S. Megina Maria* despre marinarii noştri:

— „Soarele auriu al Constanţei mi-a strălucit în primii ani ai venirii mele pe bordul falnicei lebede „Principesa Maria" şi de atunci inima mea a fost cuprinsă de o spontană şi adâncă dragoste pentru *eroii* apelor româneşti, fără a mai slăbi o clipă.

Admir lupta lor cu puternicul element, care le întăreşte energia, umbletul lor pe necunoscutul întins al apelor, care măreşte *orizontul gândului şi al privirii,* făcându-le caractere hotărîte şi gata să înfrunte intemperiile vieţii ca şi pe cele ale apelor".

Iar *Amiralul Eustatziu* scria:

Marinarul obişnuit a vedea departe în zare şi dincolo de zare, vede şi trăeşte adevărata viaţă.

Marinarul citeşte în adâncul apelor şi în înălţimea văzduhului şi-şi găseşte drumul prin citirea stelelor.

Pe marinar nimic nu-l opreşte în drumul său, nici furia năprasnică a vânturilor, nici valurile uriaşe ale mărilor îngheţate".

XII. CREDINCIOS

Intre cer şi apă, deşi nu are posbiilitatea să se ducă la biserică, totuşi marinarul e profund credincios. După o lungă călătorie, primii paşi care-i face pe uscat către locaşul de rugăciune îi îndreaptă, spre a mulţumi Celui în mâna căruia stau toate, că l-a readus teafăr pe pământ sănătos. Spre deosebire de mulţi credincioşi dela uscat, care se roagă cu evlavie, dar uită să mulţumească după ce li s'a împlinit dorinţa, — marinarul e şi *recunoscător.* Bisericile de pe ţărm sunt pline de daruri, miniaturi de corăbii transformate în candele.

Din cabinuţa oricărei corăbii sau vapor, chiar la cele turceşti: dela gâtul oricărui marinar sau pescar, nu lipseşte icoana sfântului Nicolae, Făcătorul de minuni şi ocrotitorul celor ce se avântă pe apă.

Mulţi socotesc că primejdiile fac pe marinar credincios. Poate, dar dacă în acele clipe el cere ajutor Cerului, o face pentru că era deja credincios. Când soarta navei e în joc, marinarul n'are timp de rugăciune, căci trebue să alerge la prova sau pupa, în cală sau în vârful catargului, după ordinele căpitanului. Nu vremea rea, pe care o aşteaptă, îi sădeşte credinţa, ci cea frumoasă, când are răgaz să mediteze, să admire marea şi ţărmul dacă e în vedere, astrele, să adâncească misterele divinei armonii universale, în care el, un infinit mic, îşi dă seama că este totuşi un element cu rostul lui în infinitul mare.

Imi reamintesc ziua cea mare când, deşi tânăr, mi s'a încredinţat comanda unui vapor cu destinaţie îndepărtată, prin marea Nordului.

Cine era mai mândru ca mine! La 24 de ani să am răspunderea unui vapor şi a încărcăturii lui, în valoare de câteva milioane, precum şi a vieţii celor 32 oameni din echipaj!

M'am urcat la comandă. Manevrând telegraful maşinei, colosul de câteva mii de tone s'a pus în mişcare, ascultând ca un copil de cârmă, mânuită după ordinele mele.

Mă gândeam la puterea minţii omeneşti, care scoţând din fundul pământului minereul, l'a transportat cu mijloace, datorite tot minţii omeneşti, până la topitoriile unde, prin a minţii omeneşti putere, a fost transformat în table de oţel. Acestea aduse la şantiere, tot prin puterea minţii omeneşti, au fost astfel îmbinate în cât să poată pluti pe ape, luând şi marfă în pântecele vaporului. Iar rezultatul a atâtor strădanii ale minţii omeneşti, asculta acum de mine, comandant, al doilea după Dumnezeu la bord!

Cine era mai mândru ca mine?

Şi am pornit-o la larg, spre Bosfor. Dela Caliacra coasta dispărând, m'am trezit între cer şi apă. In faţa întinderii fluide, mărginită de orizont, am început să-mi dau seama că nava ce comandam era, faţă de ea, cât o boabă de fasole, — iar eu, mândrul comandant, ceva mai mic decât un bob de mei.

Gândurile odată pornite pe hoinăreală, m'au dus mai departe-, Marea se întindea şi dincolo de orizont şi prin Mediterana, ajungea la Atlantic, la Pacific, la oceanele de pe globul pământesc... Atunci orizontul mi-a apărut mic, meschin, vaporul s'a prefăcut în bob de mei, iar eu... doar un firicel de praf!

Şi noaptea s'a lăsat. Rând pe rând s'au aprins luminătorii cereşti, reflectându-se în apele mării. Mă gândeam atunci că acele candele sclipitoare erau uriaşe globuri incandescente de mii şi milioane de ori mai mari decât pământul şi care, deşi aşezate la mii şi milioane de kilometri depărtare ,astfel că „mii de ani i-a trebuit luminii ca să ajungă", ne ajută să punem cu preczie pe hartă punctul unde se află bobul de mei... vaporul. In faţa imensităţii fără sfârşit a universului, cu uriaşii ce mă înconjurau, întreg sistemul solar a devenit cât bobul de mei, — pământul întreg cât un firicel de praf, — iar vaporul... eu...

Genunchii mi s'au muiat, trufia a dispărut şi căzând în genunchi am zis: „Mare eşti Tu Doamne şi mari sunt minunile Tale! Eu... un nimic... o fărâmă din Tine.".

E drept că credinţa e deseori amestecată cu superstiţia, dar atât mister e în jurul lui, încât această slăbiciune i se poate erta.

Nu se va găsi nici un marinar care să ucidă un goeland, un pescăruş, fiind încredinţat că fiecare din aceste pasări adăposteşte sub aripioara lui sufletul unui marinar mort fără cruce în largul mării.

O întâmplare în largul Oceanului, în drum dinspre America pe o furtună cum rar am pomenit. Aţipisem puţin pe canapeaua dela comandă. Mă trezesc după un somn epuresc şi caut lampa da mână, spre a cerceta harta, vapoarele fiind camuflate chiar în timp de pace, ne având voie să arate decât luminile de poziţie, spre a evita abordajele. N'o găsesc la locul ei. Intrebând pe timonierul dela cârmă, acesta, cu vocea întretăiată, abia poate să-mi răspundă:

— „Omul negru"!

— *Care om negru? — îl întreb eu.*

— *Da domnule comandant, a venit omul negru, a luat lampa, s'a uitat la busolă şi apoi a plecat!*

Tremurând ca apucat de friguri, m'a rugat să fie schimbat dela cârmă, că nu mai poate sta.

Omul Negru! *Arătare, imaginaţie, dar... era un fapt material: lipsa lampei! Ceva mai târziu s'a lămurit misterul: fusese maestrul lemnar, care luase lampa să controleze în bezna nopţii dacă nişte întăriturî făcute de al la pupa ţinuse, sau fusese rupte de valuri! Cum era îmbrăcat cu* incerrata, *mantaua de ploae neagră specială la bord şi boneta de cauciuc pe cap, din cauza întunericului nu i s'a putut distinge faţa. Iar marinarul, impresionat de moartea unui camarad ce fusese aruncat cu ritualul tradiţional şi de poveştile cu strigoi a doi marinari mexicani pe care îi ambarcasem din America.. .a luat pe nevinovatul şi devotatul lemnar drept strigoi, arătare, omul negru!*

Marinarul nostru, ca ori ce Român, are adânc sădit în sufletul lui Credinţa în Dumnezeu şi în puterea Sf Cruci.

XIII. CREŞTIN ACTIV

Dacă numai la intervale rare marinarul se poate duce la biserică, — el totdeauna împlineşte sau e gata a împlini *între cer şi apă,* porunca evanghelică *„Fă altuia ce vrei să-ţi facă ţie altul.*

Când o navă intră într'un port, toţi curioşii de pe cheu, foşti sau viitori marinari, sar să prindă fringhia, să-i uşureze manevra de acostare, fiindcă toţi ştiu cu câtă înfrigurare era aşteptaă clipa aceasta. Şi acest creştinism se practică pe tot globul, în China ca şi la San-Francisco, la Bergen ca şi la Calcutta.

Ofiţerul de cart e văzut mereu scrutând orizontul cu binoclul, chiar când drumul e sănătos. Ce caută? Uscatul? E la zeci de mile depărtare! Stânci? Nu-i nici una pe hartă. Ce? Vreo barcă rătăcită, vre-un naufragiat sleit de puteri, vre-o corabie cu pânzele sfâşiate, un vapor în flăcări, — pentru a-i veni în ajutor!

Iar când se prinde prin T. F. S. semnalul *S. O. S.,* — Salvaţi Oameni Sinistraţi, — e o întrecere între navele mai apropiate, ca, cu toată vitesa, să ajungă întâi, să dea bărci la apă, să salveze echipajele, — *indiferent ce pavilion poartă, de ce naţie sau credinţă e sinistratul.*

Marinarii noştri şi aci sunt la înălţime. Ar fi de citat multe cazuri, — mă mulţumesc numai cu unul.

In Biscaia neastâmpărată, poreclită de corăbieri „mormântul marinarilor", cei de pe vaporul „Iaşi" zăresc la orizont o corabie cu pânzele sfâşiate, gata a se scufunda.

Comandantul, comandorul Dumitriu, schimbă imediat drumul spre nava sinistrată. Dar până să ajungă acolo, bătae la bord între marinarii care voiau să armeze barca de salvare. Comandantul îi împacă, alegând numai pe cei neînsuraţi. Ajung în fine, barca este lăsată la apă şi după multe peripeţii se reîntoarce la bord cu zece marinari francezi de pe corabie. Când însă vaporul era gata de reluat drumul, se aude de pe corabie lătratul desperat al unui câine.

— Notre Fidel! Bietul Fidel al nostru! L'am uitat la bord! exclamă căpitanul corabiei.

Atunci electrizaţi, fără a mai aştepta ordinul comandantului, săriră în barcă cei însuraţi, înfruntară valurile şi se reîntorc victorioşi cu credinciosul animal uitat de stăpânii lui, în aplauzele amestecate cu lacrimi de recunoştinţă şi admiraţie ale francezilor.

Să-ţi rişti viaţa pentru a salva un câine, — *ce poate fi mai sublim?*

XIV. SOLDARITATE MARINĂREASCĂ

Acest creştinism practic, în care nu se întreabă „cine e aproapele meu", stabileşte o legătură, o frăţietate între toţi marinarii din lume.

Solidaritatea aceasta are erarhia ei: pe acelaşi vapor cei de pe punte şi cei de sub punte; în port cei de sus fac frăţia vaporului lor; dacă sunt mai multe vapoare de aceeaşi naţionalitate, e frăţia naţională; şi în fine vine frăţia internaţională marinărească faţă de „elefanţi", adică de nemarinari: poliţie, jandarmi, vameşi.

Şi această însuşire o au marinarii noştri: la bord tachinării, în port solidarizare, după împrejurări.

Marinarii vorbesc o limbă aparte, de multe ori neînţeleasă de conaţionali.

La parada de 10 Mai dela Galaţi, batalionul de marină era aşezat în flancul drept al trupelor înşirate dealungul străzii Domneşti. La un moment dat apare călare un aghiotant al comandantului parăzii, opreşte calul la flacul stâng al batalionului şi întreabă pe cel dintâi gradat, care încheia coloana.

— Unde e comandantul vostru?

— Incolo, spre prova! — *răspunde marinarul în limbajul lui, şi nedumerirea aghiotantului.*

Trotuarul celălalt pentru marinar este „malul" *celălalt; „te iau în tribord = te iau la dreapta; pantaloni treţaloraţi = pantaloni suflecaţi; „zărit la măr" = am înţeles, — fiindcă atunci când un semnal a fost înţeles, se ridică la măr, în vârful catargului, semnalul „Z", adică „zărit" şi aşa mai departe, ciocnirea pe stradă e* „abordaj", *întâlnirea* „acostare" *şi despărţirea* „molarea parâmei" *sau a* „remorcii".

Apare însă un fenomen demn de studiat: deşi fiecare vorbeşte în limba lui, marinarii se înţeleg perfect între ei, indiferent naţionalitatea. Cum? Mister!

La serbările Columbiene dela Livorno în 1892, marinarii noştri se înţelegeau de minune cu cei italieni. Unul dintre aceştia întrebă pe un oltean de-al nostru:

— Ma che dialetto parlate lei?

— Dialecto craioveano, — *îi răspunse românul nostru.*

La Hamburg marinarii şi ofiţerii de pe vapoarele-tanc sunt debarcaţi la uscat cât timp durează descărcarea petrolului sau benzinei. La hotelul marinarilor de pe toate tancurile aflate în port cu cine credeţi că se înţelegeau mai bine şi petreceau cuminţi marinarii noştri? Cu cei japonezi, fiecare vorbind totuşi în limba lui.

XV. NAŢIONALIST, CULTUL PAVILIONULUI

Din aceste manifestări creştineşti cu caracter internaţional, să nu se creadă că marinarul este lipsit de patiotism. Din contra, e un *înfocat naţionalist,* mândru de pavilionul care flutură la pupa navei lui. Când zoreşte să ajungă primul la locul unui sinistru, este şi mândria ca vaporul naţiei lui să fi cel care a ajuns întâiul.

Să observaţi când se salută cu pavilionul: timonierul se descoperă şi face trei cruci înainte. Să ferească sfântul ca vre-un străin să hulească ţara lui, — e în stare să facă moarte de om.

Marinarii noştri şi aci sunt la înălţime. Ascultaţi numai!

CÂNTECUL PAVILIONULUI

Nu costă mult, nu-i ceva rar:
E doar o pânză de astar...

Dar pentru noi nu-i pe pământ
Nimic mai scump, nimic mai sfânt,
Ca simbolul cu trei culori
Ce-l fluturăm pe 'ntins de mări!

Sub paza-i veşnică şi sfântă
Pe noi nimic nu ne-'nspăimântă.
Un marinar mai bine moare
Decât în luptă să-l coboare!

In el noi preamărim pe Rege,
Credinţă, Patrie şi Lege
Şi ori şi unde noi am fi,
Pământul dulcei Românii,
Cu munţi, cu holde, cu izvoare,
El le-aminteşte 'n fluturare.

Sub paza-i veşnică şi sfântă
Pe noi nimic nu ne-'nspăimântă.
Un marinar mai bine moare
Decât în luptă să-l coboare!

Când e la pupă ridicat,
Cu drag de toţi e salutat,
Iar când e sus, sus la catarg,
Şi 'n jur obuzele se sparg
De urlă şi vueşte marea,
Tot el ne dă îmbărbătarea.

Sub paza-i veşnică şi sfântă
Pe noi nimic nu ne-'nspăimântă.
Un marinar mai bine moare
Decât în luptă să-l coboare!

Cpt. Comandor NICOLAE T. CRISTESCU

Iată 15 însuşiri pozitive, pe care marinarii noştri au dovedit cu prisosinţă că le posedă sau şi le însuşesc, în unele *întrecând* chiar pe cei din marinele cu tradiţii seculare.

Suntem la ultima geamandură, cea negativă.

XVI STRICAT

Marinarul e un stricat, lepădătură a societăţii la marginea căreia trăeşte, un declasat", — zice lumea.

Nici că se poate deduce altceva din ceeace se vede prin porturi, mari sau mici.

Dar judecata aceasta e dedusă din ce se vede la uscatul plin de ispite, unde marinarul face *scurte* apariţii, nu din ceeace se petrece la bord, *între cer şi apă,* unde el trăeşte săptămâni şi luni întregi. Aci ne fiind călugăr de cât forţat, daţi-i voe ca la uscat să soarbă din plin farmecul vieţii, sintetizat în cele trei cuvinte celebre: *„Vin, Femei şi Cântec",* farmec devenit banal pentru nefericiţii dela uscat, blazaţi, fiindcă au totul la îndemână.

Marinarul beţiv? Da, aşa pare când auziţi de un scandal provocat de marinarii vreunui vapor străin pe la Constanţa, Galaţi ori Brăila. Dar gândiţi-vă la zilele amare când el n'a pus în gură decât apă clocită sau cel mult fiartă.

Marinarul român din fericire face excepţie dela această însuşire reală sau aparentă. Marinarul nostru, ca orice român e *băutor, nu beţiv:* pentru el băutura e un mijloc de înveselire comunicativă, nu un scop; el nu înghite băuturi tari, — wiskey, votcă, gin, — ci vin sau bere. In privinţa aceasta *marinarul nostru e superior* celui străin, care în majoritatea cazurilor e un paria al societăţii.

In general căpitanii şi armatorii, pentru economie, debarcă marinarii şi fochiştii de rând, îndată ce ajung într'un port european.

Cu punga plină şi dornic a petrece, spre a se răzbuna de privaţiunile dela bord, după ce-şi cumpără haine, ghete, rufărie nouă, se instalează la o pensiune marinărească ce se află în toate porturile mari şi unde omul găseşte de toate. Mănâncă, bea, petrece, până termină banii; continuă din rezultatul vânzării proaspetelor cumpărături, — pe care le cumpără patronul; consumă apoi în contul voiajului viitor.

Când vreun vapor pleacă, căpitanul apelează la un agent de plasare, care e în legătură cu patronii acestor pensiuni. O ultimă beţie şi nenorocitul e dus la bord, unde semnează angajamentul de care se miră şi el că l'a acceptat, patronul încasează datoria, dând căpitanului şi agentului un comision, şi bietul marinar se trezeşte în larg, dator cu salariu pe jumătate de voiaj. Munceşte, rabdă, până ce vaporul revine iar într'un port european, unde este iar debarcat, spre a depăna din nou firul vieţii lui de declasat!

La noi marinarul este şi se consideră ca făcând parte din elită.

CULTUL FEMEII

In ceeace priveşte *femeea,* judecata e profund greşită. Pentru marinar femeia e cu „F", el are *cultul Femeii,* indiferent dacă ea trăeşte în palate ori se sbate, nu din vina ei, în mocirlă. Poate că e şi o afinitate: considerându-se şi unul şi alta că trăesc în marginea societăţii, se simt atraşi. Intreaga literatură în care viaţa acestor „geishe", a fost redată de un Loti, un Farère, un Balzac, un V. Hugo, un Conrad; în romanele trăite prin Japonia, Tahiti sau Europa, — în Les civilisées, les Petites alliées, La Turque, Fille Elsa, Tagebuch einer Verlorene, — se vede că marinarul este nu numai cel mai darnic, dar şi cel mai afabil, mai plin de atenţiune, mai respectuos, mai gingaş, mai drăgălaş. Chiar în legături temporare el este statornic.

Cu atât mai *mult dacă este însurat.* In acest caz legătura se poate compara cu un elastic, — nu că ar fi elastică, — ci, după cum cu cât se depărtează mai mult capetele elasticului, cu cât se întinde mai mult, cu atât puterea de a reveni la normal e mai mare, — tot astfel cu cât marinarul se depărtează mai mult de casa lui, cu atât puterea legăturii devine din ce în ce mai tare, îl readuce cu tărie şi mai mare, brutală chiar, lângă aceea care nopţi întregi a tremurat de soarta celui dus, s'a rugat pentru o cât mai grabnică reîntoarcere. *In căsnicia marinarului, cu fiecare reîntoarcere reîncepe o nouă Lună de miere.*

Cultul femeii e cristalizat chiar în protocolul marinăresc, printr'o lapidară lege' *„Femeile şi copiii înainte".* In orice împrejurare, îmbarcare, debarcare, naufragiu „femeile şi copiii înainte". Marinarul aplică această formulă şi la uscat, dela tramvai până la viaţa în societate. Marinarul respectă soţia sau prietena camaradului, care pentru el nu mai e femee, Eva, ci *soră,* oricât de ispititoare ar fi.

Un vapor englez naufragiază pe coastele Marocului. La bord şi un mare duce englez cu ducesa sa. Credeţi că li s'au dat precădere la evacuarea vaporului? Nu! Pe orice vapor din lume nu este decât o precădere: femeile şi copiii înainte! *Inalţilor oaspeţi nu li s'au făcut decât o singură concesie: ducesa să fie ultima fe-*

meie iar ducele primul bărbat care să ia loc în barca de salvare, ambii ţinând să împartă aceeaşi soartă.

Am trecut geamandurile pe care în mod fugitiv le-am aşezat. Din ele aţi căpătat cred convingerea că Românul a dobândit toate însuşirile marinăreşti, afară de defecte. Mai mult, — ceeace pare paradoxal, — tocmai faptul că marinarul nostru e *făcut,* n'are defectele celui *născut* şi în multe calităţi îl întrece. Explicaţia este foarte simplă, stă pe buzele Dvs. : *este sănătatea sufletească şi vigoarea neamului nostru românesc,* — trecute prin şcoala oştirei şi a pânzelor lui Mircea, cum prea frumos glăsueşte :

MARŞUL MARINARILOR

Marinari !
Hai marinari,
Veniţi la bord !
Să părăsim şi acst port,
Doar la larg.
Suntm voioşi numai la larg,
Când în bordaj valuri se sparg.

Vre-un duşman
Sau uragan
De'ntâmpinăm
Cu îndârjire-l înfruntăm,
Căci noi suntem vitejii fii
Ai scumpei noastre Românii.

Dela şes şi dela munte
Marinari suntem de frunte
De-i la punte ori maşini
Ca şi cei mai buni străini.

Dumnezeu ne are 'n pază
Când suntem plecaţi din bază
Cu al nostru tricolor
Pe întinsul apelor.

INCHEERE

Din cele expuse, din viaţa marinarilor noştri *între cer şi apă,* vă revine Dvs., cum am arătat la început, să trageţi concluziile, să conturaţi, să definiţi psihologia marinarului în general, a celui român în special.

Eu mă mulţumsc a reaminti ce am spus cu prilejul împlinirii a 4 ani dela trecerea sa în oceanul Veşniciei a regretatului *Amiral Coandă,* primul director al Serviciului nostru maritim şi Vice-Preşedinte al Ligii Navale Române.

Spuneam atunci că se găsea în faţa unei situaţii paradoxale :

„Ţara, prin dregătorii ei, înţelesese în fine importanţa unei flote comerciale naţionale şi deslegase baerele pungii vistieriei, spre a da fiinţă Serviciului Maritim Român şi Navigaţiei Fluviale Române, ca dela începuturi modeste, să ajungem azi la transatlantice şi motonave moderne.

Aceeaşi ţară, prin dregătorii ei, nu aveau însă încredere în marinarii noştri, deşi crucişetorul „Elisabeta", bricul „Mircea", canonierele „Grivița", „Fulgerul" veniseră din şantierele ce le construiseră cu comandanţi şi echipaje româneşti ; deşi cele dintâi două nave făceau anual călătorii în Mediterana şi Atlantic, până în Baltica, stârnind prtutindeni admiraţie pentru marinarii noştri dela munte.

Primii comandanţi ai navelor noastre comerciale de mare erau străini, dalmatini, oameni de ispravă, dar mercenari, nelegaţi sufleteşte de pavilionul nostru.

Comandorul Coandă, cu riscul nu numai al situaţiei sale, ci şi al vieţii, şi-a asumat răspunderea spunând înalţilor noştri dregători, în faţa Marelui Rege Carol I, care-l înţelegea :

— Imi trag un glonţ în cap la primul accident al unuia din comandanţii români pe care-i propun, fiindcă-i cunosc.

O lege a fost votată prin care se admitea detaşarea afară din cadre a ofiţerilor de marină pe timp de 4 ani, astfel ca un număr cât mai mare de ofiţeri să poată trece la comanda *pentru care toţi erau pregătiţi.*

Şi astfel au fost detaşaţi primii comandanţi, căpitanii pe atunci *Perieţeanu, Atanasiu, Georgescu, Boerescu, Demetriade, fraţii Nicolae şi Costică Negru, Iorgulescu, Dumitriu, Mărgineanu, Mihăilescu, Stoianovici, Ionescu-Jonson,* un locotenent *Tăutu* şi chiar doi foşti sergenţi majori, elevi ai şcoalei de marină, *Zalomit şi Brânzei.*

Comandorul Coandă nu numai că nu s'a împuşcat, dar i-a fost dat :

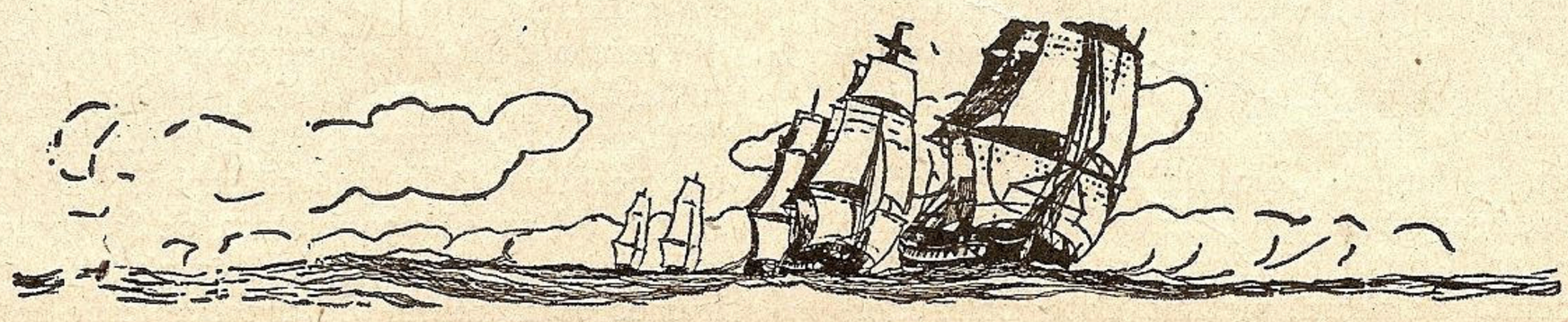
— să vadă ajunşi comandanţi chiar de pasagere, tineri din şcoala copiilor de marină, ofiţeri de rezervă, formaţi de cei mai sus pomeniţi, ducând navele S. M. R. şi Soc. „România" dela Arhangelsk la Vladivostoc, din Canada până la Rio-de-Janeiro şi Buenos Aires.

— să vadă create *noui societăţi de navigaţie* pe mare şi pe Dunăre, conduse de Români şi cu nave comandate de ofiţeri români, construite de ingineri români.

— să vadă că în *cartea albă a Lloyd*-ului englez, unde sunt înscrişi numai căpitanii excelenţi, sunt trecuţi *toţi* absolut *toţi* căpitanii români.

Dacă cenuşie, întunecată este viaţa *între cer şi apă,* pe care totuşi şi marinarul nostru o trăeşte cu pasiune, să sperăm că cel puţin de aci înainte viaţa marinei noastre destul de încercate va fi *rozã, trandafirie,* prin încrederea binemeritată ce i-o veţi acorda Dvs. şi, prin dregătorii ei, Tara întreagă. Căci *trebue să avem o marină la înălţimea nevoilor Tării şi a iscusinţei marinarilor noştri.*

MOŞ DELAMARE



Transportul pe uscat al flotei turceşti la asediul Constantinopolului (1453) din Bosfor la Cornul de Aur

Printre scrisele ce le avem dela 1453, în care martorii oculari povestesc luarea Constantinopolului de către Mahomed al II-lea, se vorbeşte între altele, de unul din cele mai extraordinare evenimente ale asediului Constantinopolului, unul din acelea cari au determinat aproape căderea acestui oraş.

La sfârşitul lui Aprilie 1453, după trei săptămâni, de asediu şi de lupte înverşunate, Turcii nu ajunseseră încă la nimic, graţie eroismului admirabil al celor ce apărau Constantinopolul.

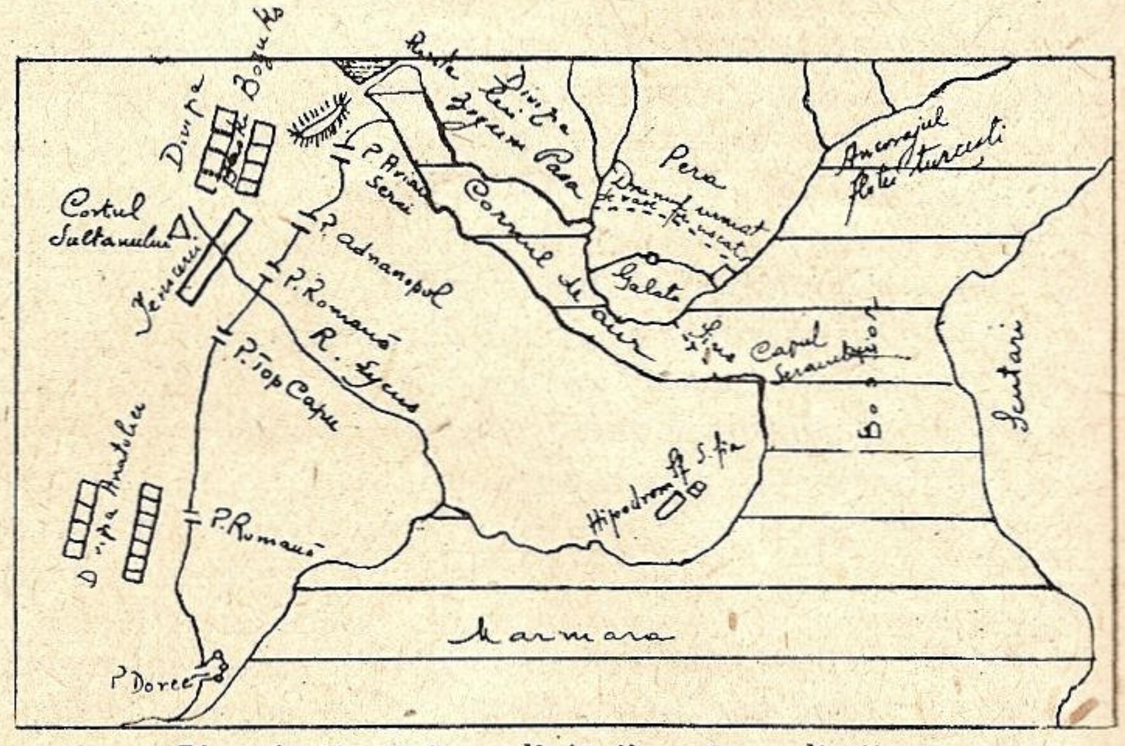
La 20 Aprilie al acestui an o luptă navală, în care patru nave genoveze, fuseseră victorioase în contra întregei flote turceşti, şi pătrunseseră prin ea, în Cornul de Aur unde se adăpostea flota creştină, adusese la exasperare pe Mahomed al II-lea. Acesta începu atunci să chibzuiască o manevră infinit de stranie, ce ajunse celebră şi anume : trecerea flotei sale deasupra înaltelor coline ale suburbiei Pera din apele Bosforului, în acelea ale Cornului de Aur. Cititorii pot vedea în schiţa alăturată topografia aşa de particulară a Constantinopolului, acest triunghiu, mărginit pe o latură, cu Marea de Marmara, şi separată pe de altă parte, de colinele din Pera prin frumosul port al Cornului de Aur, lung de mai mulţi kilometri.

Până la acest moment garnizoana oraşului, nu avusese nevoie să se apere de armata turcă, de cât pe două laturi ale faimosului triunghiu, aceea care se întinde dealungul coastei Mărei de Marmara şi cealaltă dela coasta Mărei de Marmara până la extremitatea septentrională a Cornului de Aur, ce era apărată de marele zid Teodosie. A treia latură care prelinge Cornul de Aur, aceia chiar prin care cruciaţii din 1204 luaseră oraşul cu asalt, se găsea în acest moment în plină securitate adăpostită de faimosul şi enormul „Lanţ" ce bara intrarea Cornului de Aur. Acest lanţ adăpostea admirabil în spatele monstruoaselor sale inele, flota creştină, şi punea un obstacol absolut intrărei navelor turceşti în acest golf.

In faţă pe malul opus al Cornului de aur, în spatele Galatei (cetate genoveză), împrejmuită de ziduri înalte, era un corp de armată turc, sub ordinele lui Zagan Paşa. Această trupă foarte numeroasă, ocupa toată peninsula ce separă Bosforul de Cornul de Aur, afară de unicul spaţiu al cetăţei genoveze. Ele comunicau printr'o parte în Bosfor cu castelul Rumeli-Hissar, prima bază de operaţie a sultanului şi printr'altă parte, printr'un vad situat în fundul Cornului de Aur, c aripa stângă a armatei, aşezată dealungul marelui zid.

Dacă sultanul ar fi putut pătrunde în Galata, a cărei triunghiulară incintă de ziduri, plecând depe malul Cornului de Aur, suia colina, pentru a se termina în unghiul ascuţit, la faimosul turn al Galatei, azi încă în picioare, ar fi înaintat iute afacerile lui. Deodată ar fi alungat flota creştină, aşa de bine adăpostită în spatele marelui lanţ ale cărei extremităţi, lega capitala greacă de cetatea genoveză, şi ar fi pus într'un pericol imediat toată partea zidurilor, care preling malul occidental al Bosforului, şi ar fi avut în acelaşi timp mai bune comunicaţii, între ambele aripi, între armatele lui. Dar din păcate pentru sultan, nu putea să fie vorbă de o asemenea operaţie.

Această mică cetate aşa de jenantă a Galatei, absolut independentă, întreţinea încă relaţii pacifice cu Mahomed al II-lea, cu toate că simpatiile ei, erau pentru creştini în contra Turcilor. Dacă sultanul s'ar fi atins cât de puţin de libertatea acestei colonii italiene, imediat metropola genoveză, cu suveranul ei Ducele de Milano,



Planul situaţiei asediatorilor şi asediaţilor

ar fi trimis flotă şi soldaţi, în ajutorul compatrioţilor. ceia ce ar fi forţat pe Turci să ridice asediul Constantinopolului.

Deci Mahomed ne putând trece peste Galata, pentru a ataca punctul slab al zidurilor, concepe un plan tot aşa de extraordinar pe cât de ingenios, pentru a ajunge la aceleşi, rezultat, întorcând mica cetate genoveză. Multe circumstanţe inspirară sultanului acest proect adevărat genial, între altele suvenirul aproape legendar, al unui fapt analog executat, secole înainte de suveranul „Avarilor" la primul asediu al Bizanţului de către această naţiune.

Trebuia deci într'o manevră gigantică, aproape miraculoasă, să facă să treacă peste colinele abrupte, ale peninsulei Pera, navele flotei turceşti, ancorate în Bosfor, pe urmă să le facă să scoboare în Cornul de Aur. în aşa fel ca să poată ataca pe la spate flota creştină adăpostită după lanţ care împiedică intrarea acestui frumos port natural. Se concepe lesne ce lovitură îngro-

zitoare da succesul unei asemenea întreprinderi, cauzei asediaţilor.

Execuţia acestui plan al lui Mohamed, pare a fi fost fulgerătoare,—aceasta e chiar expresia unui cronicar care istoriseşte în detaliu această miraculoasă aventură a flotei turceşti. Trebuia într'adevăr să se grăbească cât mai mult, pentru a preveni orice tentativă ostilă, care ar fi putut s'o zădărnicească. Secretul fu aşa de bine ţinut încât nici creştinii, nici Genovezii din Pera n'au putut bănui execuţia acestei colosale operaţii, care se desfăşura chiar la picioarele zidurilor cetăţei genoveze. Mahomed adunase repede şi în tăcere, o mare cantitate de lemne, pentru a construi acest drum, de care avea nevoie, şi formele ce trebuiau să primească navele. Zagan Paşa fu executorul acestor preparative. Se alese ca drum pentru această plimbare peste coline a flotei turceşti, o potecă care pleacă dela un punct al Bosforului al actualului Top Hane, care urcă în linie dreaptă partea orientală a colinei Perei, dominând Bosforul. Tăind în linie dreaptă drumul ce urma coama acestei coline, care e azi marea stradă a Perei, această potecă scoboră de cealaltă parte, până la locul zis „Isvoarele" pe malul Cornului de Aur. In ziua de 21 Aprilie, ca să-şi mascheze operaţiile, Mahomed instalase noi baterii, destinate a bombarda peste mica cetate genoveză, flota creştină mascată în spatele şinei. In ziua de 21 se deschide focul şi această înşrozitoare canonadă se urmări fără întrerupere, aşa fel că nimeni nu îşi dădu seama, ce se producea înapoia ei, pe suişul pe care l-am descris mai înainte. In fine precauţiile luate fură aşa de întinse, încât planul lui Mahomed fu executat fără nicio împotrivire. In dimineaţa de 22 Aprilie nemaipomenitul drum începe.

Mahomed ordonase inginerilor săi să construiască nişte drumuri alunecoase, ce plecau din marea exterioară. Bosforul, pentru a ajunge în marea interioară, Cornul de Aur. Aceste drumuri alunecoase erau formate din lemne groase culcate în curmeziş pe o linie aproape de opt stadii lungime, mergând dela o mare la alta. Drumul astfel preparat, curăţit şi aplanat, de către mai multe mii de oameni, se ridica până la o jumătate a culmei colinei, şi se scoboră iute până la Cornul de Aur. Pe urmă se fabricară nişte sănii de lemn, care se scoborîră în apă şi pe care se prinse solid fiecare navă, după aceia se trase cu ajutorul cablurilor aceste şănii, şi se aşezară pe drumul preparat. Acest drum de lemn, ce avea o lungime de aproape opt stadii, fusese admirabil uns cu ulei, grăsime şi osânză. Oamenii şi bivolii traseră 70 de nave.

Echipajele care urma fiecare navă, nu se mai stăpâneau de bucurie, şi ajungând la capătul colinei se suiau pe nave care scoborau cu săniuţele spre Cornul de Aur. Uni desfăceau velele, ţipând ţipete de triumf, şi vântul care bătea întindea pânzele ca pe mare, alţii cu vâslele în mână se făceau că vâslesc. In timpul acela, cei mai mari fugeau dela un capăt la altul al drumului, plesnind şi pocnind din bice pentru excita oamenii. Astfel navele turceşti, drumeţi stranii, alunecau pe câmp ca şi cum ar fi fost pe apă.

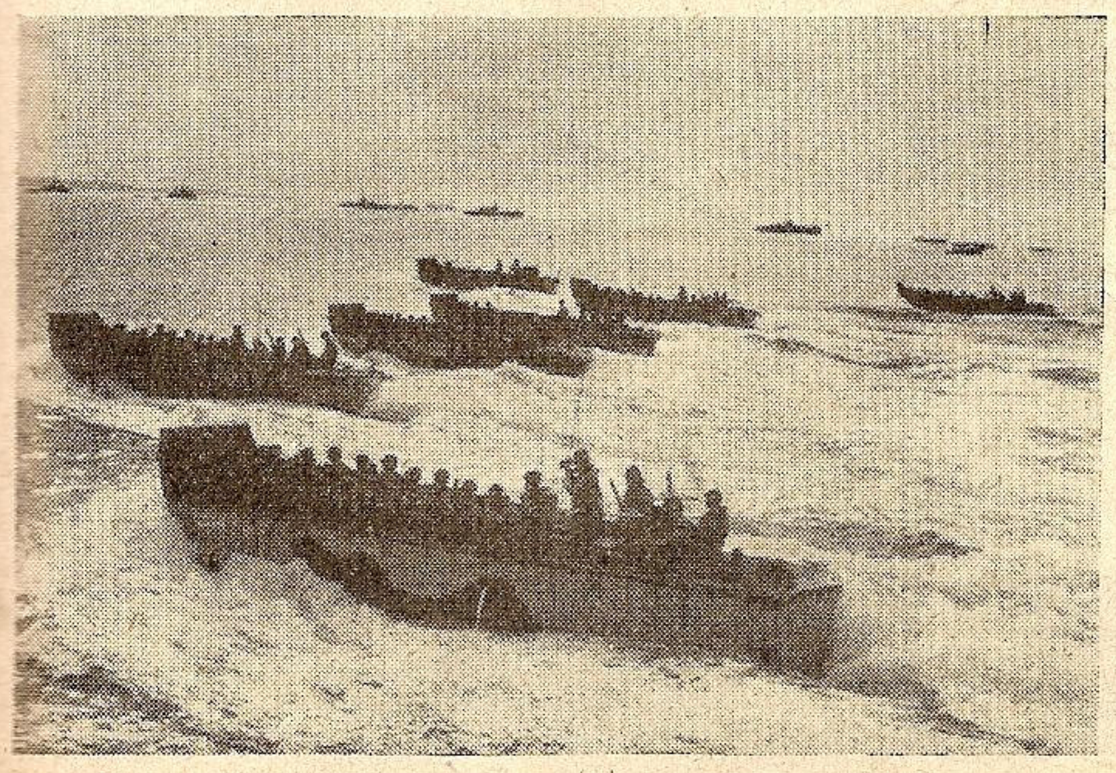
Pe când cei din urmă suiau pe povârnişul colinei, cei dintâiu scoborau deja scoborîşul repede ce conducea la Cornul de Aur cu mari ţipete de bucurie şi cu multă larmă din tobe, fifre şi alte instrmente ce răsunau sălbatec.

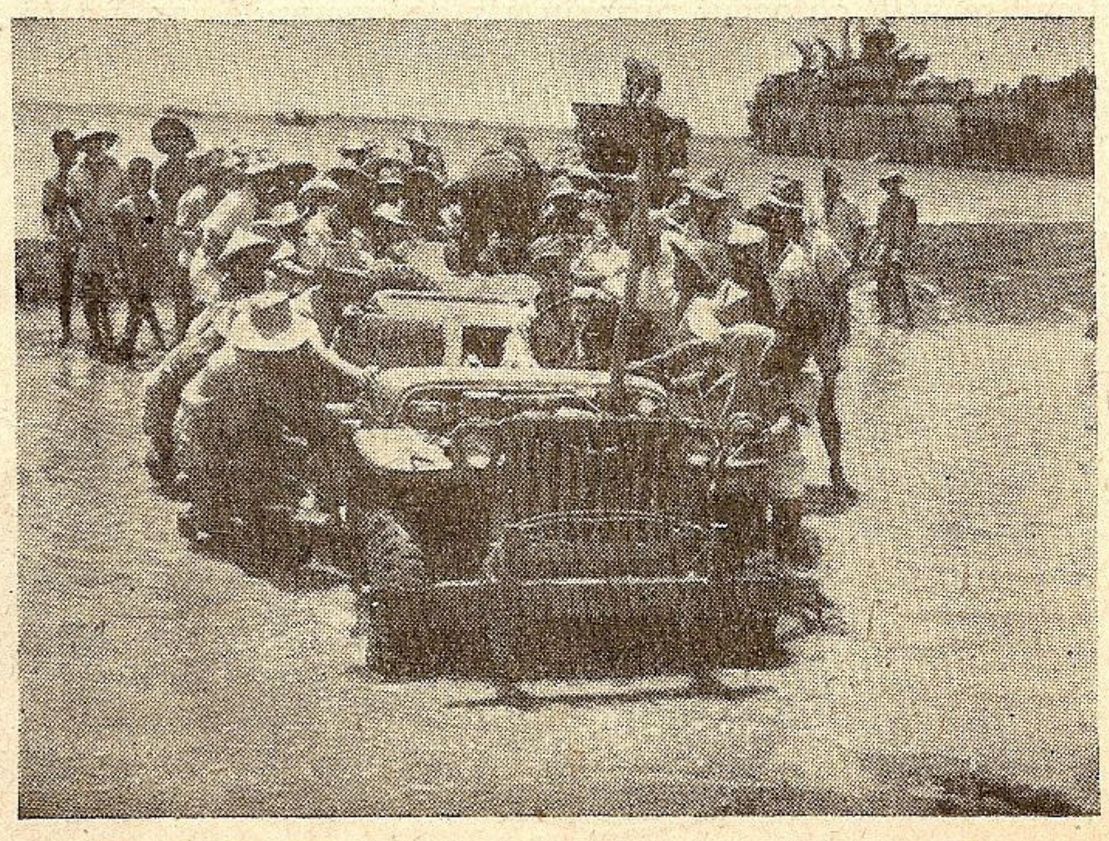
Astfel o flotă de 67 de nave se scoborî ca din pământ în portuleţul zis „Apele reci" în Cornul de Aur ceva mai sus de Galata.

Partea cea mai delicată a acestei operaţii, e fără îndoială cea dela început, ce consistă în punerea în apă a aparatelor în formă de sanie pentru a primi navele.

Repeziciunea cu care se făcu această trecere a navelor, dela o mare la alta se pare a fi fost foarte mare, datorită numai numărului colosal al oamenilor ce au lucrat, la această operaţie. Nu trebuie să pierdem din vedere că navele turceşti care au executat această trecere eroică comică pe deasupra unei coline înaltă de mai mult de 80 de metri, n'aveau dimensiunile celor din zilele noastre. Cele mai multe puteau să aibă 20—25 m. lungime. Când văzură grecii flota inamică în Cornul de Aur, lucru necrezut şi la care nicio dată nu s'ar fi aşteptat, fură înspăimântaţi de acest spectacol şi căzură în cea mai mare desnădejde. Situaţia devenea într'adevăr tragică, căci zidurile dealungul Cornului de aur, trebuiau de acum înainte şi ele apărate, scoţând astfel oamenii, aşa de puţini la număr deja din celelalte părţi.

Cpt. TOBESCU IOAN





Operaţiuni moderne: cum au debarcat trupele americane în insulele Filipine.

„Surcouf"

de CAIUS BREDICEANU

Zilele trecute am citit o carte de curând apărută, care trata problema submarinelor din toate aspectele sale. Lucrarea vastă şi bine documentată, cu multe exemple din toate marinele, m'a surpriņs totuşi într'o privinţă. După ce arăta diferitele faze de evoluţie al acestui gen de vas, dela cele mai timide experienţe din secolul trecut, până la construcţiile perfecţionate din zilele noastre, autorul încheie lucrarea fără a descrie — după cum ar fi fost firesc — pe cel mai formidabil bastiment submarin ce a fost construit vreodată, pe „Surcouf" creaţiunea geniului tehnic francez. Mai mult încă, nici măcar nu-l aminteşte că ar fi existat cândva.

Am avut întotdeauna o profundă admiraţie faţă de „Sourcouf", acest superb bastiment, care marchează cel mai înalt punct la care s'a ajuns în domeniul construcţiilor de submarine şi care întruchipează imaginea lui „Nautilus", teribilul submarin al căpitanului Nemo, ce ne-a fascinat copilăria.

Astfel m'am hotărît să aştern pe hârtie câteva din datele sale, pentru a contura pe cât posibil, silueta acestui adevărat crucişetor submarin.

„Surcouf" a făcut parte din programul de construcţii navale francez din anul 1926, fiind pus efectiv pe şantier abia în Dec. 1927. Construcţia s'a efectuat la Şantierele Statului din Cherbourg, unde a fost lansat la 18 Noem. 1929. Montarea întregii aparaturi tehnice aşa de complicate şi deosebite de tot ce s'a construit până atunci, în plus toate probele şi experienţele la care a fost supus după terminare, au durat încă trei ani, aşa că numai în 1932 a intrat efectiv în serviciu, fiind afiliat flotilei a 2-a de submarine din Brest.

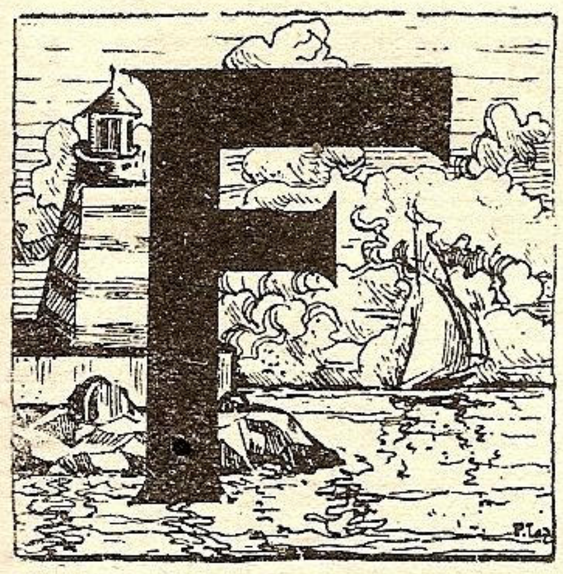
„Surcouf" deplasa 2880 tone la suprafaţă şi 4300 în imersiune. Corpul său lung de 110 m. şi lat de 9 m., avea un pescaj de 4,7 m. la navigaţia normală de suprafaţă.

Chioşcul, aşa de mic la submarinele obicinuite, este întruchipat printr'o suprastructură de mari dimensiuni în formă hidrodinamică, continuându-se spre prora cu turela artileriei, din care ies două impunătoare piese de 203 mm. La centrul suprastructurei, pe un plan mai ridicat se află chioşcul propriu zis de comandă, având în faţă un mare telemetru etanş, iar în spate o punte mică, pe care sunt montate două piese antiaeriene de 37 mm. Intreagă suprastructură este protejată de o uşoară cuirasă. Acest bloc ce ocupă partea centrală a submarinului, este înconjurat de puntea largă, care contrastează isbitor cu cele aşa de înguste dela celelalte submarine. In interiorul blocului se află cabina centrală de comandă, creerul submarinului. Un adevărat labirint de indicatoare, manometre, comenzile cârmelor de adâncime şi direcţie şi periscopul. Partea cea mai interesantă însă este bineînţeles turela cu cele două piese de 203 mm. Piesele sunt încărcate şi dirijate din interior şi pot trage fără ca submarinul să fie nevoit de-a ieşi complet la suprafaţă. La nevoie este destul să iasă la suprafaţă numai cu chioşcul cu telemetrul şi gurile tunurilor. Chiar şi capacele cari acopăr gurile tunurilor când submarinul este în imersiune, se pot închide şi deschide din interiorul turelei pe cale mecanică. In comparaţie cu tragerile de artilerie de pe submarinele obicinuite, „Surcouf" are marele avantaj al rapidităţii şi surprinderii, rămânând aproape invizibil faţă de inamic. Armamentul principal îl formează însă cele 14 tuburi lans-torpile. La pupa un afet quadruplu cu două tuburi de 400 mm. centrale şi două de 550 mm. exterioare. La prora un afet similar cu cel din pupa, în plus două afete triple verticale cu tuburi de 550 mm. In total „Surcouf" poate duce 36 torpile de rezervă. In interiorul vasului la pupa se află şi un mic garaj cu un hidroavion de recunoaştere, cu aripile pliante şi care poate fi pus la apă cu ajutorul macaralelor.

Două motoare Diesel-Sulzer de 7500 H.P., acţionând la două elice dau vasului o viteză de 20 noduri la suprafaţă, iar motoarele electrice de 3400 H. P. 10 noduri în imersiune. Raza maximă de acţiune 10.000 mile la viteză economică de 10 noduri. „Surcouf" se poate cufunda în decurs de două minute, putând ajunge o adâncime maximă de 130 m. Intreg echipajul numără 150 marinari şi ofiţeri.

Un comunicat laconic al forţelor navale franceze libere, anunţa că submarinul de cruazieră „Surcouf" plecat într'o misiune, nu s'a mai reîntors la baza sa. Ce s'a petrecut cu impunătorul bastiment nu se va şti niciodată. A pierit într'o luptă navală? Niciunul dintre adversari n'au semnalat aşa ceva. Niciun prizonier, niciun supravieţuitor. Atunci ce s'a putut întâmpla? Vreun accident? Care parte din minuţiosul şi complicatul aparat a cedat? Ce fir s'a rupt şi a adus pieirea minunatului submarin? Mister total. Elementul său natural, marea, l-a învăluit pentru totdeauna.... şi marea ştie să-şi păstreze tainele.

CAIUS BREDICEANU



Tragedia farurilor

trad. de CORNELIA DRĂGĂNESCU

Furtunile îngrozitoare care bântuiră timp de săptămâni întregi Marea Nordului, în toamna anului 1882, nu provocară numai scufundarea a nenumărate vapoare, dar și moartea personalului farurilor răspândtie pe litoralul Mării Nordului.

Cea mai grozavă a fost soarta celor trei gardieni, de pe farul insulei olandeze Vlieland, care fusese construit în anul 1830, din blocuri mari de piatră și înzestrat foarte primitiv cu cele necesare, de aceia și era considerat ca cel mai neplăcut post.

Deci în anul 1882, în ziua de 12 Octombrie, farul trebuia reaprovizionat cu alimente și în special cu apă de băut, iar personalul înlocuit cu alt schimb. Din ziua de 9 Octombrie însă începu acea perioadă de furtuni, care ținu, cu scurte întreruperi până la 20 Noembrie.

Din cauza valurilor enorme, barca însărcinată cu aprovizionarea nu putu părăsi portul Harlingen și căpitănia portului hotărî să aștepte îndreptarea timpului. Se spera că uraganul se va potoli curând.

Dar trecură 3 săptămâni fără vre'o îmbunătățire simțitoare a vremi. Trebuia făcută deci neapărat o încercare de teamă ca personalul blocat să nu moară de foame sau de sete.

La 1 Noembrie, un vaporaș părăsi portul Harlingen îndreptându-se spre Vlieland.

După 2 zile se reîntoarse cu trista veste, că toate sforțările spre a ajunge la far, au fost zadarcine. Cu toate că doi dintre gardieni, urcați în galeria de sus, făceau semne disperate, nu s'a putut ajunge la nici o înțelegere.

Faptul însă, că numai 2 din cei 3 oameni cari deserveau farul, se arătaseră, îndreptățea presupunerea, că al treilea trebuia să fie grav bolnav. De aceia vaporașul fu trimis a doua zi din nou, cu însărcinarea de a încerca cu orice preț o legătură, prin semnale, cu nenorociții asediați.

Dar și această tentativă a fost zadarnică. Vaporașul fu răsturnat de valurile furioase și toți marinarii cari încercaseră să salveze pe alții, își găsiră moartea în valurile, care abia după câteva săptămâni, aruncară cadavrele lor la țărm.

Ce se întâmplase însă în acest timp în far ?

In luna Decembrie din acelaș an, un ziar din Amsterdam, publică însemnările zilnice ale lui Peter Vyelmeling, gardianul-șef al farului, care dădeau detalii precise.

Până la 25 Octombrie, alimentele de rezervă (de care nu trebuiau să se atingă de cât în cazul cel mai grav) au fost suficiente pentru cei trei oameni. Numai lipsa de apă începea să se simtă, cu toate că rațiile fuseseră micșorate din zi în zi. Și atunci începură suferințele nenorociților care trebuiau să-i răpună în cele din urmă.

In ziua de 28 Octombrie, Graaling, cel mai tânăr dintre gardieni, chinuit de foame și de sete, desfăcu pe furiș butoiașul de rachiu și în stare de beție se rostogoli pe scări, până jos, rămânând mort pe loc.

Ambi lui camarazi îi înfășurară cadavrul în pânză gudronată și-l depuseră într'o magazie din catul de jos. Dar prezența mortului în această strâmtă clădire, făcu să apară situația mai grozavă pentru supraviețuitori. Cu nervi slăbiți de foame, gândul vecinătății cadavrului, de care nu erau despărțiți de cât de câțiva pereți, le deveni insuportabil.

In teama lor supersitițioasă, bătură în cue ușa care ducea la scară și stătură numai în catul de sus, pe un spațiu de numai 8 metri pătrați.

Majoritatea timpului îl petreceau pe galeria care înconjura turnul.

Când vaporașul se apropiase întâia oară de închisoarea lor de piatră, începuseră să consume pielea cizmelor pe care o ținuseră muiată în untdelemn. Disperați, priviră la încercările zadarnice de a se apropia de ei și apoi la plecarea lui.

După trei zile, când vaporașul veni a doua oară, speranța umplu pieptul nenorociților, cari abea mai aveau puterea să se târască până la galerie. Dar vaporașul se înecă și această speranță se spulberă.

In ziua de 5 Noembrie, Kelling, gardianul care era însărcinat cu îngrijirea lămpilor, începu să dea cele dintâi semne de nebunie. Până atunci, farul, își trimesese regulat lumina în întunericul înconjurător. Acum însă se stinse. Intr'un acces de furie, Kelling, sfărâmase lămpile și toate aparatele cu un ciocan.

A doua zi, Kelling, încercă să convingă pe gardianul-șef, să se arunce împreună din galerie, în mare și astfel să pună capăt suferințelor. Cu mare greutate, Vyelmeling reuși să scoată această idee din capul nebunului.

Intre timp, cadavrul lui Graaling intrase în putrefacție și mirosul pătrundea din ce în ce mai tare în catul de sus.

După ce amândoi își mâncaseră cizmele, începură să-și tae în bucăți hainele gudronate, pe care le înmuiară în untdelemn și se chinuiau să le înghită. Nu mai aveau putere să umble de cât în patru labe. Spre norocul lor, o ploaie torențială le procură puțină apă de băut.

In ziua de 7 Noembrie, Kelling, cuprins de un nou acces de nebunie în timpul căreia atacă pe camaradul său cu o cheie de scos șuruburi. Vyelmeling, neputând să se apere altfel, reuși să pue mâna de o pușcă încărcată și cu un singur glonte îl culcă la pământ.

Il nimerise drept în inimă. Cu mare greutate, târâse corpul mortului până pe galerie și-l aruncă în mare.

Aici se opreau însemnările lui Vyelmeling, care către sfârșit erau abia descifrabile.

In sfârșit în ziua de 8 Noembrie, un vapor, reuși cu ajutorul unui odgon, să trimeată doi oameni în turn.

Plini de groază se întoarseră din farul infectat de miros de cadavru și raportară că găsiseră pe Vyelmeling mort lângă aparatul de ilumina și cadavrul lui Graaling, aproape complect descompus, într'o magazie de scule.

Abia după patru zile, când marea se liniști de tot se putură transporta morții la Harlingen, unde fură înmormântați.

Cu această ocazie, se descoperi și carnetul cu însemnări ale gardianului-șef, care descria în puțin cuvinte, groaznica dramă, al cărui teatru fusese farul din Vlieland.

GLASUL PRESEI

Un călător romantic

Era fatal ca secolul al XIX-lea, „stupidul veac al XIX", — cum îi spunea Leon Daudet — să influenţeze din toate punctele de vedere şi pe scriitorii noştri..

Dragostea faţă de natură, ruinele civilizaţiei de odinioară, precum şi cultul călătorilor, au fost teme care au condus activitatea sentimentală a literaţilor români.

In privinţa aceasta printre poeţii veacului trecut, influenţaţi mai covârşitor de curentul romantic, trebue să menţionăm numele lui *Vasile Alecsandri.*

Ca şi Bălcescu (mort în Sicilia), Filimon (călător în Italia), Ion Codru Drăguşan, Mihail Kogălniceanu şi mâtăţia alţii, autorul „Steluţei" trebuia să-şi satisfacă nevoia imperioasă de exotism, călătorind în ţări streine De altfel aceste peregrinări aveau să-i fie folositoare şi din punct de vedere literar. Căci, fără ele, n'ar fi publicat acel jurnal de „Călătorie în Africa" — dela Biaritz la Gibraltar. Fără acest „ziar" genul „călătoriilor" ar fi rămas la noi fără nici un reprezentant autorizat al şcoalei romantice.

Franţa de Sud, Marocul, Biaritz, Nîmes, Marsilia, Gibraltar, Tanger, Cadix, Grenada, Sevilla, Cordoba, fără să mai vorbim de alte centre apusene — ca Paris, Viena, Berlin, Londra — au fost vizitate de Vasile Alecsandri, care a fost fără îndoială un adevărat cosmopolit.

Inamorat de soare, pe care l'a cântat în atâtea poezii, autorul „Bucheterei din Florenţa" ura atmosfera sumbră şi melancolică a decorurilor plutind în ceaţă, în ploaie sau întuneric.

Prin temperament, Vasile Alecsandri a fost un mediteranian. Ii plăcea să : „înoate în lumină, să călătorească în albastru şi să se delecteze în acea delicioasă lene napolitană care poartă numele de „dolce far niente"...

Şi unde putea oare să găsească la superlativ acest extaz, decât în tovărăşia Mării, a acelei antice Thalassa, cu valuri când senzuale şi mângâietoare, când sălbatice şi revoltate ?

„Vântul răcoritor al mării, legănarea molatecă a corăbiei şi întinderea orizontului, îmi schimbă şirul ideilor şi îmi insuflă o mulţumire nespusă... Nemărginirea cerului şi a mării între care mă găsesc dau aripi închipuirii mele şi o îndeamnă să rătăcească în spaţiurile lor...

Atunci ca o pasăre voioasă, ea se înalţă din seninul cerului, sboară peste hotarele orizontului, se cufundă în noianul mărilor şi încearcă a descoperi în depărtare plaiuri necunoscute, şi a pătrunde tainele ascunse în sânul valurilor. Rari mulţumiri în lume pot fi de măsura acelei nepreţuite mulţămiri ce gust la începutul călătoriilor pe când mă simt aruncat afară din calea obicinuită a vieţii". Aşa ni se destăinua poetul în „Ziarul" călătoriei sale prin Africa.

E eterna dorinţă de evadare a tuturor romanticilor, avizi de alte decoruri, de alte peisaje prin care să-şi filtreze inspiraţia.

Şi când poetul, bolnav şi îmbătrânit, s'a retras — resemnat — în „turnul de fildeş" dela Mircesti, amintirea acelor călătorii i-a înfrumuseţat ultimii ani ai vieţii cu magia lor caldă şi cu acea bogăţie a imaginilor ce rămân până în clipa cea din urmă în visteria imaginaţiei...

Al. Bilciurescu
(Era Nouă)

Tezaurul Mărilor

„Atlantida", de care ne vorbeşte Platon, nu rămâne un simplu mit, deşi generaţiile următoare au confundat basmul cu realitatea. S'ar părea că abisurile marine ascund cu sgârcenie tezaure fabuloase. Schelete de corăbii, suflete de piraţi şi imprecabile naufragiaţilor zac talmeş-balmeş alături de comorile vechilor conchistadori.

Valoarea acestor bunuri, care de atâtea secole, s'au scufundat în prăpăstiile din fundul Thalassei, va putea oare fi scoasă la iveală de vre-un scafandrier îndrăzneţ? Nu de unul singur firește, am întrebuinţat doar o imagină, vorbesc de mai mulţi scafandrieri, de o întreagă echipă, de o societate anonimă al cărei scop va fi exploatarea fundurilor marine.

Aurul care se găsea pe „Goulden Hende", naufragiat în 1502, lingourile de aur în valoare de 140 milioane de dolari pe care flota spaniolă a aruncat-o, spre a-şi uşura mersul, în clipa când a fost atacată în golful Vigo de către anglo-olandezi, sunt două pilde — printre multe altele — spre a ilustra faptul că zeci de miliarde dorm în sicriul valurilor.

Flota americană a întreprins până acum câteva expediţii îndrăzneţe, în acest scop. Până în prezent s'au cheltuit 25.000.000 dolari, salvându-se în schimb 600 milioane.

Sub comanda lui W. H. Sulliwan, marina americană a reuşit să readucă la suprafaţă numeroase vase scufundate, care a servit la invazia Siciliei. La Palermo şi la Neapole, multe vase naufragiate împiedicau intrarea în port. In acest scop au fost întrebuinţaţi sute de oameni scafandrieri, mecanici, tâmplari, ingineri şi alţi technicieni.

Maximum-ul de adâncime, unde pot lucra scafandrii, este de 400 de metri. Acum, în timp de război ei înfruntă mari primeidii căci explozia bombelor le-ar putea periclita viata. Nava „Merida" care naufragiase în 1911 pe coasta Virginiei, ducea la bord 5.500.000 dolari, plus bijuterii şi 14 tone de argint mexican.

La marginea Noii Zeelande zăceau lingouri însumând suma de 11.000.000 de dolari. Aceste lingouri se aflau pe vasul „Niagara" scufundat de o torpilă germană în 1940. In 1941 s'au început lucrările şi 94 la sută din acest aur, a fost salvat.

Si câte alte comori nu se află în prăpăstiile fără fund, stăpânite de Poseidon şi de zeii mărilor eline ?!...

A smulge zeităţilor acest tezaur pe care ele îl stăpânesc cu sgârcenie, înseamnă o operă îndrăzneaţă si utilă.

Poate că după războiul de astăzi pacea de mâine ne va aduce inovatiuni de ordin tehnic, cu ajutorul cărora exploatarea prăpăstiilor submarine va fi o jucărie.

Iar scafandrul viitorului va fi un tânăr sportiv care, cu pipa în gură şi cu sanwisul în buzunar, va coborî, nepăsător, în adâncime, ca să stea de vorbă cu sirenele!...

Al. Bilciurescu
(Era Nouă)

Botezul Navelor

Lansarea unui vas a fost considerată din cele mai vechi timpuri, drept o ceremonie extrem de importantă. Un vas trebue să fie botezat, altminteri „dacă nu-şi bea vinul, îşi va bea sângele".

In antichitate, sângele care uda nava, era acela al unei victime umane. Mai târziu, ritualul a fost îndulcit : s'a întrebuinţat sângele unui bou sau de miel. Vechii turci înroşeau apa cu sângele unui bou, Wikingii recurgeau la sângele omenesc. Legau de navă nişte sclavi care, pe urmă erau striviţi sub greutatea vasului.

In secolul al XV-lea ceremonia a avut un caracter mai puţin sanguinar, dar mai mult religios.

După ce Anglia începu să constuiască o mare flotă, ceremonia lansării avea loc imediat după plutirea navei, spre a împiedica accidentele, căci calculele nu erau atât de scrupuloase ca astăzi, iar tehnica era încă în faza începutului.

Când vasul începea să plutească, un ofiţer al Regelui — uneori Regele în persoană, dacă vasul era important — se aşeza pe un tron la pupa navei. El bea vin dintr'un potir de aur, pronunţând cuvintele sacramentale şi implorând protecţia divinităţilor marine.

Ceremonia se încheia prin aruncarea potirului în apă. Spre a-l pescui, se asvârleau câţi-va înotători, care restituiau potirul proprietarului navei.

Constructorii navelor au protestat împotriva acestui sistem, aşezând o plasă în jurul pupei, pentruca potirul să nu se piardă. Populaţia însă, s'a împotrivit, Regele Angliei, Carol al II-lea a hotărît ca pe viitor Coroana să suporte spezele cumpărării potirului.

Botezul navelor — ne spune ziarul de unde culegem aceste date — a fost o prerogativă masculină până în secolul al XIX-lea, când prinţul de Galles, în ciuda tradiţiei, a oferit această „năşie" câtorva doamne din aristocraţie.

In Staţele-Unite, cea dintâi lansare importantă, cu o naşă, a fost aceia a lui „Hartford", 1858, Comisiunea s'a compus din două naşe şi un naş locotenent. Spre a sărbători evenimentul, ei au întrebuinţat trei sticle ce conţineau, cea dintâi — apă din fluviul Connecticut, cea de-a doua — apă de Hartford şi cea de-a treia — apă de mare.

Extrem de banale par astăzi aceste ceremonii, care — în realitate — cuprind multă poezie.

Având, la origină, un substrat păgâno-mitologic, altoit pe o tradiţie sanguinară, botezul navelor n'a fost decât un ritual pentru îmblânzirea lui Poseidon, a-tot-puternicul stăpânitor al Thalassei, care ţinea în hăţuri valurile sălbatice, şi potolea, printr'o simplă înclinare a sceptrului său de azur, elementele răzvrătite.

Frumoasa tradiţie marinărească, botezul navelor a ajuns astăzi o simplă distracţie bondenă pentru uzul cucoanelor ce flitrează cu căpitanul sau cu secunzi lui !

Fără tradiţie, nu se poate face nimic în nici-o ramură de activitate omenească.

Tradiţia este cheia de boltă a civilizaţiei ; iar în marinărie, aceasta tradiţie este trăsura de unire între trecut şi viitor.

Al. Bilciurescu
(Era Nouă)

Dunărea, aspecte economice

de *Radu Pacescu*

Dunărea, cel mai mare fluviu al Europei, exceptând Continentul U. R. S. S., are avantajul de a fi o cale internaţională de comunicaţie, un drum ce tae, pe o lungime de peste 2500 klm., mai mult de jumătatea continentului, dela Vest la Est, constituind o legătură directă între statele Europei Centrale şi cele ale Sud-Estului European, precum şi cu Rusia Sovietică.

Faţă de alte mari fluvii navigabile, Dunărea prezintă şi avantagiul de a avea o perioadă de îngheţ foarte scurtă, sau chiar de loc (în acest an, îngheţul s'a produs la 24 Ianuarie).

Cea mai mare şi importantă porţiune a sa udă România pe o lungime de circa 1000 klm. Dealungul acestui litoral s'au desvoltat peste 30 de porturi, şase fiind de prim ordin, între care amintim portul Giurgiu, cu cea mai mare staţie petroliferă fluvială precum şi porturile Brăila, Galaţi şi Sulina, care sunt concomitent şi porturi maritime, putând fi atinse de vasele de mare.

Capacitatea de transport a Dunării este nelimitată, ea depinzând numai de întinderea parcului total de vase în exploatare. Raportându-ne la parcul de vase aparţinând tuturor statelor riverane, existent până la data de 23 August 1944, putem socoti, pentru ultimii patru ani scurşi, o medie de circa 12.000.000 tone anual, adică 1.200.000. vagoane.

Acest tonaj, datorită intensificării activităţii aeriene, a avut scăderi, prin pierderile de vase ca efect al lansărilor de mine şi bombardamentelor.

După data de 23 August 1944, scăderile au fost excepţionale, datorită distrugerilor masive de vase făcute de către Germani în Serbia, Slovacia, Ungaria, distrugeri care, probabil, vor fi continuate şi asupra restului vaselor ce au putut fi retrase şi se află în prezent în interiorul Germaniei.

Dintre statele care, în ultimii ani, au ţinut seama de importanţa excepţională a Dunării şi au înţeles a o folosi prin investigaţii masive, au fost, în principal, Germania şi, într'o măsură apreciabilă, Ungaria.

Repartiţia pe State a parcului de vase dunărean.

Este interesant de cunoscut care a fost, la data de 23 August 1944, repartiţia pe state, din punctul de vedere al felului şi tonajului, a parcului dunărean de vase.

La acea dată existau, date în exploatare :

— 461 vase de tracţiune (dintre care 93 şlep-motoare şi tank-motoare) cu 220.648 H. P.

— 2402 vase de transport, şlepuri şi tancuri (la care se mai adaugă şi cele 93 şlep şi tank-motoare de mai sus), cu un tonaj de 1.764.887 tone.

— 80 vase de pasageri cu 41.000 H. P.

Vasele de transport cuprindeau : 69 şlep-motoare, cu o capacitate de 34.693 tone şi 33.555 H. P. — 24 tank-motoare cu 15.833 tone şi 18.760 H. P. — 1.880 şlepuri cu 1.303.841 tone — 463 tankuri cu 385.933 tone.

Pentru a se putea aprecia repartiţia parcului de vase pe state şi a fixa poziţia României, schiţăm următorul tablou, indicând numărul de vase şi procentajul, pentru principalele trei state riverane :

Din totalul de :	Germania		Ungaria		România		Alte pav.	
	No.	Pr.	No.	Pr.	No.	Pr.	No.	Pr.
80 pasagere	24	30 %	16	20 %	15	18,5%	25	32,3%
461 vase de tracțiune	283	61 %	55	12,5%	55	12,5%	68	24,5%
1.880 șlepuri	1149	60,4%	294	15,5%	244	12,3%	197	11,8%
522 tankuri	349	67 %	36	7,1%	91	17,5%	46	8,4%

Trebue menționat faptul că, în timp ce România dispune de un număr foarte mic de vase de tracțiune cu putere de peste 800 H. P. (vase care să poată face trecerea cu convoae la Cataracte) Germania și Ungaria au dus o politică de continuă înoire a parcului de vase de tracțiune. Astfel, numai pentru flota maghiară se aflau în lucru, spre finele anului 1943, în șantierele din Budapesta, 4 remorchere a circa 2000 H. P. fiecare.

Din citirea datelor de mai sus, constatăm că :

Din punctul de vedere al transporturilor petrolifere, Germania, deși țară consumatoare, și-a desvoltat la maximum parcul fluvial de tankuri. Această desvoltare s'a datorat, pe de o parte, încercărilor susținute de a acapara întreg transportul fluvial al exportului petrolifer român, în vederea dirijării sale și a obținerii de devize, în contul transportului, de pe piețele consumatoare străine (în special cele suedeze și elvețiene), iar, pe de altă parte, credinței pe care și-o făurise Germania în anii 1941—1942 că, în curând, va pune în exploatare și terenurile petrolifere ale U. R. S. S. In ce privește parcul de șlepuri, constatăm că Ungaria deși cu o porțiune de fluviu mai mică și cu posibilități de export mai reduse în special până la ocuparea Ardealului de Nord, în 1940) a dus o politică mult mai activă decât România, fiindu-i superioară.

Reorganizarea navigației pe Dunăre.

Reorganizarea viitoare a navigației pe Dunăre, va întâmpina serioase dificultăți, deoarece, pentru majoritatea statelor riverane se va porni de la situații quasi-negative.

— Situația economică, în lumina schimburilor europene a suferit modificări radicale, desființându-se, pe de o parte, tendința centralizatoare și hegemonia germană, iar pe de altă parte, devenind stat riveran și U. R. S. S. La aceasta se va adăuga și reintrarea pe Dunăre a Angliei și Franței.

Totusi, reorganizarea navigației dunărene va dispune si de elemente pozitive, ca :

— Forțarea refacerii și desvoltării transporturilor, privite în general, ca efect al intesificării excepționale a schimburilor, în cadrul economiei europene, în perioada de după război.

— Marile posibilități ale U. R. S. S., în ce privește refacerea parcului de vase și instalațiilor portuare.

Situația României.

In ceea ce privește România, considerăm că situația actuală inteligent exploatată, este foarte avantagioasă pentru a-și crea o situație de prim ordin în navigația dunăreană.

Deasemenea, în ce privește construcțiile de șlepuri și tankuri, are suficiente posibilități prin șantierele naționale.

— Concurenții principali Germania, mai ales și Ungaria, care au urmărit, pe toate căile, sugrumarea navigației române pe Dunăre, vor avea, cel puțin pentru o perioadă de timp, o importanță dintre cele mai reduse.

— România va putea beneficia de posibilitățile de construcție și de investițiile Marilor Aliați și în special cu U. R. S. S., în măsura reluării și normalizării relațiilor economice.

— Necesitățile presante de transport și starea deplorabilă a căilor ferate din aceste regiuni, vor face ca Dunărea să devină de o importanță capitală, forțând reorganizarea cât mai rapidă a navigației.

— Rentabilitatea va fi foarte mare, fapt ce va atrage investiții importante din partea capitalurilor naționale

Măsuri ce se vor impune.

In vederea promovării intereselor României pe Dunăre, măsuri ce se vor impune, într'un viitor foarte apropiat vor fi :

— O politică financiară care să atragă și să înlesnească investigațiile de capitaluri, în special cele interne:

— Repunerea imediată în stare de funcțiune a instalațiilor portuare avariate și completarea posibilităților de depozitare și încărcare, elemente de care am dus întotdeauna o lipsă resimțită ;

— Reorganizarea șantierelor navale și crearea a cel puțin unui șantier capabil a produce vase de tracțiune.

— Facilitarea construirii de noi întreprinderi de navigație și asigurarea pentru ele a remorcajului prin marile societăți de navigație române.

Stabilirea de către Stat a unui program anual de construcții de vase și supravegherea executării lui.

In acest sens, este cazul ca despăgubirile pretinse de proprietarii vaselor distruse să nu fie plătite în bani, ci prin cote de investiții în noile construcții de vase asigurând conservarea capitalurilor în acest domeniu.

— Legături directe economice cu celelalte state, spre a ne conserva dreptul de transport prin mijloace proprii spre deosebire de situația ultimilor patru ani, când exportul român, cu excepția unor mici cote trimese Turciei, Elveției și Suediei, se efectua de către Germania, care, evident, nu numai că își prefera, dar forța chiar utilizarea mijloacelor proprii de transport.

— Organizarea sistemului de reprezentante române și agenturi, în celelalte state riverane, atât în vederea exploatării optime a parcului național de vase cât și pentru a nu mai fi puși în situația de a fi reprezentați de întreprinderi străine ca în trecut.

(Drapelul)

ACTIVITATEA LIGII NAVALE ROMÂNE

DELA 1 APRILIE 1944 LA 31 MARTIE 1945

DAREA DE SEAMĂ
A
COMITETULUI CENTRAL

•

A. PROPAGANDA

I. *Introducere.*

Liga Navală Română, conform prevederilor statutare, şi-a continuat opera sa de propagandă şi iniţiere marinărească, pe cât evenimentele i-au îngăduit, spre a crea, în generaţia tânără mai ales, un cât mai mare număr de iubitori ai apelor şi cunoscători ai problemelor în legătură cu ea.

Cu toată lipsa de fonduri şi scumpetea ; cu toate bombardamentele care-i turburau serviciile, i-au distrus localul şi i-au risipit parte din avere, — personalul şi comitetul au fost la datorie, în cei trei ani de când a fost ales.

Prin reintronarea de către M. S. Regele Mihai I a regimului democratic, Liga Navală Română are toată nădejdea că ideile ce ea le propovăreşte vor pătrunde mai adânc în masele populare, începând cu înnotul.

Iar prin hotărîrile luate de înalţii reprezentanţi ai marilor naţiuni aliate la Yalta, asigurându-se dreptul la viaţă şi independenţă a ţărilor mici, avem toată încrederea în desvoltarea viitoare a marinei noastre comerciale factor esenţial de viaţă pentru poporul nostru.

II. *Reculegere.*

Inaintea prezentării amănunţite a activităţii Ligii dela 1 Aprilie 1944 până la 31 Martie 1945, — datori suntem a începe prin a reaminti pe acei care i-au fost devotaţi colaboratori şi s'au stins în acest interval :

Comandorul Emil Oprişan, fostul administrator al Ligii şi donator ; Vice-Amiral *Mihail Gavrilescu,* Comandor *Haralambie Ringhiopol,* Lt. Comandor-inginer *C. Constantinescu ;* Căpitan *N. Barbatis* din Sulina ; Profesor *Marin Ştefănescu,* membru fondator ; General *Virgil Bădulescu* — despre toţi vorbindu-se în revista noastră.

III. *Filiale.*

Numărul filialelor existente, dintre care unele cu o foarte frumoasă activitate, s'a redus la 31 şi anume :

Arad, Berezeni-Fălciu, Brăila, Braşov, Bacău, Călăraşi-Ialomiţa, Călmăţui-Fălciu, Câmpulung-Muscel, Caracal, Constanţa, Corabia, Drânceni-Fălciu, Fălciu, Galaţi, Giurgiu, Grozăveşti-Fălciu, Lunca Banului-Fălciu, Moldova Veche, Piatra-Neamţ, Scopoşeni-Fălciu, Sighişoara-Târnava Mare, Sintești, Stănileşti-Fălciu, Sulina, Târgul Ocna, Timişoara, Tulcea, Turnu-Măgurele, Turnu-Severin şi Vetrişoaia-Fălciu.

D. Grigore Grigorescu-Izvor, membru corespondent pentru judeţul Prahova.

IV. *Reviste şi Publicaţiuni.*

Din cauza bombardamentelor, în 1944 nu au putut fi tipărite decât trei numere din fiecare revistă. Chiar şi în viitor suntem nevoiţi a apărea trimestrial în loc de lunar, din cauza scumpirii tiparului : pe când acum doi ani 10.000 mii exemplare costau 150.000 lei cu hârtia tipografullui, acum 6000 exemplare ne costă 348.000 lei cu hârtia noastră.

Printr'o chibzuită măsură, datorită sugestiei d-lui avocat Asvadurov, avem încă 240.000 de coli, aproape un vagon de hârtie, cumpărată din 1944, astfel că pe lângă asigurarea apariţiei, s'a realizat şi o mare economie, preţul hârtiei majorându-se cu 400% şi negăsindu-se.

Comisia Interaliată pentru Aplicarea Armistiţiului ne-a cerut colecţiile revistelor din 1936 până în prezent. Nu cunoaştem rezultatul, dar el pare a fi liniştitor, întru cât, cu aprobarea aceluiaşi for, revista a fost lăsată să apară. De altminteri Liga nu a publicat nimic contra vre-unui regim, ci a relatat cu obiectivitate cum şi-au îndeplinit marinarii noştri datoria în executarea misiunilor ordonate.

Publicaţiunile au sporit numai cu şapte în tiraj redus : 57, „Războiul, Marea şi Victoria" de Comandor *Eugen Săvulescu ;* 58, „Din aspectele mării", vol. III, de d. *C'Amiral C. Negru ;* 59, „Camoens" de d. *Al. Bilciurescu ;* 60, „Paradoxele Mării Negre" de ing. *N. Saegiu;* 61, „Magelan" de d. *Jean Ursescu.*

Calendarul, nu s'a putut tipări, fiindcă trebuia să debursăm un milion şi jumătate, iar în casă nu aveam disponibil de cât 400.000 lei ! Pe de altă parte rambursarea ajungea uneori prin Octombrie.

V. *Conferinţe.*

Din cauza evenimentelor, conferinţele de propagandă s'au mărginit numai în capitală, cu săli arhipline. Un semn îmbucurător : publicul este alcătuit mai ales din tineret şi iubitori ai marinei, — nu numai de marinari, ca pe vremuri.

Ciclul ales a fost „Călătorii şi marii navigatori", după următorul program : 14.I, d. *C'Amiral C. Negru :* „Marii navigatori" ; 28.I, d. Comandor *Aurel Negulescu:* „Prin Anglia, luminata ţară a ceţurilor ; 4.II, d. prof. *Gh. Lefteriu :* „O tragedie sufletească în oceanul îngheţat de Sud" ; 18.II, d. avocat *Al. Bilciurescu :* „Cristofor Columb" ; 25.II, d. Comandor *Ath. Ioan :* „Prin Nordul Europei — Suedia; 4.III, d. avocat *Jean Ursescu:* „Magelan"; 11.III, d. ing. *N. Saegiu:* „O călătorie pe Fulda"; 25.III, d. Comandor *N. Constantinescu-Claps :* „Pe

Dunăre la vale" ; 1.IV, d. prof. G. *Lefteriu* : „Cu dirijabilul peste Atlantic" ; 8.IV, d. Comandor *Ath. Ioan* : „Prin Norvegia".

Conferinţele s'au ţinut în aula Fundaţiei „Regele Carol I", unele din ele însoţite de proecţiuni, aparatul fiindu-ne pus la dispoziţie de Facultatea de Ştiinţe din Bucureşti, căreia îi aducem vii mulţumiri. Ele au fost publicate şi în revistele noastre, pentru a fi gustate şi de membrii din provincie.

VI. Sporturi nautice.

Ca în toţi anii, Liga a încurajat sporturile nautice, acordând premii şi diplome la diversele competiţiuni, cum au fost cele interşcolare de înnot.

Secţia de înnot „L. N. R." condusă de d. *Paul Strobescu,* formată mai ales din tinere şi tineri, a reuşit să se menţină la înălţime, cucerind numeroase premii şi cupe.

VII. *Ziua apelor.*

Din cauza evenimentelor Ziua Apelor nu s'a sărbătorit.

VIII. *Ziua marinei.*

Această zi scumpă marinarilor a fost sărbătorită cu smerenie şi demnitate, prin servicii divine pentru pomenirea marinarilor căzuţi la datorie în timp de pace şi de război, urmate de aruncarea tradiţionalei ancore de flori.

In unele localităţi s'a desfăşurat şi un program de competiţiuni nautice, cum a fost la Bucureşti, Constanţa, Călăraşi, Sinteşti, Zimnicea, Giurgiu, Calafat.

IX. *Concursuri.*

Nesiguranţa, din cauza bombardamentelor, ne-a silit să renunţăm la obişnuitele concursuri.

X. *Donaţiuni.*

Pe lângă sprijinul Subsecretariatului de Stat al Marinei, autoritatea noastră tutelară, care ne-a prevăzut o subvenţie de patru milioane, Liga Navală s'a bucurat şi de solicitudinea altor donatori, în admiraţie pentru marina noastră şi opera Ligii : *Min. de Finanţe* 50.000 lei ; d. Ing. *Aristid Ştefănescu,* directorul şantierului naval „România" din Brăila 150.000 lei centralei şi 30.000 lei filialei din acea localitate ; doamna *Amiral M. Margineanu* 3.000 lei ; Doamna *Elena Irinescu-Gheorghiu,* 1.000 lei premiu pentru o poezie scrisă de un grad inferior din marină ; *Cassa C. E. C.* 10.000 lei ; d-ra *Gavrilescu* a donat cărţi şi reviste rămase dela regretatul său părinte, Vice-Amiralul M. Gavrilescu.

Cea mai importantă donaţie a fost a d-nei şi d-lui ing. *Toma Gâlcă,* care, nu numai că ne-a găzduit birourile după dezastrul bombardamentelor, dar prin actul de donaţie în curs de perfectare legală a dăruit Ligii întreg apartamentul din str. Wilson 15, de a cărui posesiune totală se vor bucura urmaşii noştri, donatorii rezervându-şi dreptul de coabitaţiune a trei camere şi bucătăria atât cât vor fi în viaţă.

Liga Navală recunoscătoare urează mărinimoşilor soţi donatori viaţă lungă, spre a vede instituţia pentru care a arătat atâta dragoste, într'un palat propriu.

B. ADMINISTRAŢIA

I. *Birourile.*

După bombardamentul care a distrus localul Bărcii Naţionale Române, birourile au fost găzduite, împreună cu toată averea salvată, în hallul S. S. M., prin bunăvoinţa d-lui Vice-Amiral I. Georgescu ministru pe atunci şi vice-preşedintele L. N. R. Mai târziu au fost strămutate în apartamentul oferit de d. inginer Toma Gâlcă.

Banca Naţională a făcut toate reparaţiunile, care au costat câteva milioane şi în curând biblioteca împreună cu depozitele de cărţi, broşuri de propagandă, clişee se vor reinstala în localul din Str. Spiru Haret, redus numai la etajul I, împreună cu Salvamar, la parter instalându-se familiile funcţionarilor B. N. R. sinistraţi sau refugiaţi. Liga nu găseşte cuvinte de mulţumire faţă de conducerea B. N. R. care de mai bine de 10 ani ne-a pus localul la dispoziţie.

II. Cotizaţiile.

Din cauza scumpetei tiparului, a trebuit să mărim cotizaţiile dela 500 lei la 1.000, iar pentru juniori dela 200 la 500.

III. Bugetul.

Bugetul a fost judicios întocmit şi cu cea mai mare sgârcenie aplicat la cheltueli, cu rezultat un capital de peste două milioane depuşi la C. E. C. şi hârtia asigurată pe cel puţin un an.

Din raportul domnilor cenzori se poate constata aceasta foarte uşor.

C. INCHEERE

Din cele mai sus expuse se deduce că atât conducerea centralei cât şi a filialelor a fost condusă de unica preocupare : „să avem o marină la înălţimea nevoilor ţării şi a iscusinţei marinarilor noştri". Cu toate greutăţile vremurilor, cu toate bombardamentele şi dispersările, rezultatele au fost îmbucurătoare. Numărul membrilor creşte, conferinţele sunt gustate, propaganda cu efect.

Incheiem cu aceleaşi gânduri omagiale pe care le îndreptăm către M. S. Regele Mihai I, preşedintele de onoare al Ligii şi către M. S. Regina Mamă Elena, rugând pe bunul Dumnezeu să-I ocrotească, spre fericirea ţării.

Preşedinte, *V. Amiral Adjutant N. PĂIŞ*

Secretar General, *Comandor Aurel Negulescu*

RAPORTUL CENZORILOR

Subsemnaţii cenzori ai *Ligii Navale Române,* asociaţie pentru propaganda şi apărarea intereselor ţării pe apă, procedând în diferite rânduri la verificarea gestiunei pe anul 1944/45, am constatat că înregistrarea veniturilor s'au făcut conform cu chitanţele de încasări în mod regulat ; de asemenea actele justificative de cheltueli sunt prevăzute cu aprobările legale, iar registrele de casă şi contabilitatea sunt ţinute în ordine şi cu îngrijire.

Din verificările făcute la finele anului am constatat că situaţia veniturilor şi cheltuelilor este următoarea :

Incasări din cotizaţii pentru abonamente la revistă, calendarul pe 1944 şi diverse produse ale Ligii, subvenţii şi donaţii se ridică la suma de		3.779.549
Cheltueli Generale ca : salarii, încălzit, luminat, propagandă prin conferinţe, diverse, etc. etc. lei	2.735.013	
Pentru fondul de rezervă	1.044.536	
Total lei	3.779.549	3.799.549

ACTIVUL LIGII SE COMPUNE DIN :

Casa cu un sold numerar la 31 Martie, 1945	lei	117797
Depuneri la CEC sold numerar	,,	2030336
Titl. înzestr. Ţării şi Armatei, Val. nom. 728500	,,	648954
Hârtie val. rămasă în depozit	,,	500000
Rest din împrumutul Filiala Constanţa	,,	284000
C-tul Produselor Ligii cu val. material asupra filialelor	,,	251842
Garanţie Soc. de Electricitate	,,	805
Cont Mobilier	,,	1
Total	lei	3833735

Cu toată situaţia grea în care ne găsim, totuşi constatăm cu bucurie, că numărul membrilor majori se menţin şi cel tineret se sporeşte prin noi înscrieri.

Având în vedere cele constatate de noi şi în baza prevederilor art. 46 şi 47 din statut, propunem şi vă rugăm domnilor membri, să binevoiţi a da descărcarea bănească consiliului de direcţie de gestiunea sa pe anul 1944-45.

Cenzorii : Inginer Inspector General *N. Georgescu.*
Inginer Inspector General *Ion Ghica.*
Avocat *Călust Asvadurov.*

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

BILANŢUL

Incheiat la 31 Martie 1945

Activ				Pasiv			
1	Casa — numerar la 31 Martie . .	117.797		1	Pentru încheere fond L. N. R. . .	2.253.356	
2	Depuneri Cec — numerar	2.030.336		2	„ „ „ rezervă . .	1.044.536	
3	Titluri Inz. Ţării val. n. . . 728500	648.954		3	„ „ „ diverse . .	535.843	3.833.735
4	Hârtiu — val. rămasă neconsum. .	500.000					
5	Garanţie Soc. Electr.	805	3.297.892				
6	Imprumut fil. Constanţa	284.000					
7	Produsele Ligii val. af. filiale . .	251.842					
8	Mobilier	1	535.843				
	TOTAL . .		3.833.735		TOTAL . .		3.833.735

Conturi de ordine

Diverse conturi cu sume creditoare	203.268	Diverse conturi cu sume creditoare	203.268

CONTUL DE PROFIT ŞI PIERDERE

Incheiat la 31 Martie 1945

Debit				Credit			
1	Salarii	1.184.795		1	Incas. din div. prod. ale Ligii . .	47.342	
2	Încălzit, luminat, întreţ. telef. etc. .	731.996		2	„ „ procente la cupoane . .	47.547	
3	Propagandă prin conferinţe . . .	301.547		3	„ rest din calendarul 1944 . .	317.660	
4	Diferenţă neacoperită la revistă . .	363.761		4	„ subvenţii şi donaţii	3.367.000	3.779.549
5	„ „ insignă . .	152.914					
6	Trecut fondului de rezervă . . .	1.044.536	3.779.549				
	TOTAL . .		3.779.549		TOTAL . .		3.779.549

Preşedinte,
Vice Amiral Adjutant
Nicolae Păiş

Secretar General,
Comandor *Aurel Negulescu*

Contabil. *N. Eanescu*

Verificat bilanţul şi contul de profit şi pierdere

Censorii : Ing. Inspector G-ral, *N. Georgescu*
Ing. Inspector G-ral, *Ioan Ghica*
Avocat, *Asvadurov Calust*

ADUNAREA GENERALĂ A CENTRALEI

(Cercul Militar, 20 Mai a. c.)

D. Vice Amiral Adj. N. Păiş, preşedintele activ al L. N .R. deschide şedinţa rugând pe cei prezenţi a păstra un minut de reculegere în amintirea Preşedintelui Republicei Statelor Unite Roosevelt, marele democrat care a luptat pentru libertate, dreptate şi fratenitate ; a ostaşilor români căzuţi pentru eliberarea Transilvaniei ; a ostaşilor de pe uscat, aer, marină, ai naţiunilor aliate şi a membrilor Ligii stinşi din viaţă în cursul anului, al căror nume este citat în darea de seamă.

Adunarea în picioare păstrează un minut de pioasă reculegere.

D-l Preşedinte spune :

Primul nostru gând, înainte de a începe lucrările, să-l îndreptăm către Augustul nostru Preşedinte de Onoare M. S. Regele Mihai I al României. *(Ovaţiuni, urale)*.

Să ne mai gândim la marii conducători ai naţiunilor aliate, care au luptat şi luptă pentru eliberarea popoarelor şi consolidarea unei păci durabile. *(Ovaţiuni)*.

Toate formele legale fiind împlinite, se intră în desbaterea următoarei :

Ordine de zi

1. Darea de seamă a activităţii pe anul 1944/1945.
2. Raportul cenzorilor şi descărcarea consiliului de direcţie pentru gestiunea pe anul 1944/1945.
3. Fixarea cotizaţiei pe anul 1945/946. (art. 72).
4. Fixarea cotei Filialelor. (art. 65).
5. Aprobarea proectului de buget pe anul 1945/946.
6. Alegerea noului comitet pe o perioadă de trei ani.
7. Alegerea Cenzorilor pe anul 1945/946.

I. *D. C-dor A. Negulescu,* Secretarul G-ral, dă citire dărei de seamă a activităţii L. N. R. dela 1 Aprilie 1944 la 31 Martie 1945, pe care adunarea o aprobă [1]).

Adunarea aclamă cu unanimitate ca membrii donatori şi de onoare pe D-na Eliza Ing. T. Gâlcă şi D-nul Ing. Toma Gâlcă pentru mărinimoasa donaţiune făcută Ligii.

II. *Domnul Ing. Insp. G-ral N. Georgescu* dă citire raportului cenzorilor bilanţului şi contului de profit şi pierdere pe 1944/1945.

Adunarea aprobă şi dă descărcare Consiliului de Direcţie de gestiunea pe 1944/45.

III. *Cotizaţia* pe anul 1945/46 se fixează la 1000 lei anual pentru membri majori, 500 lei anual juniori cu o singură revistă şi dublu cu ambele reviste :

IV. Cota Filialelor prevăzută la art. 65 din statut se hotărăşte a fi tot de 0 (zero) lei, pentru ca Filialele să aibă fonduri în vederea propagandei. achitând centralei numai abonamentul la reviste, 600 lei pentru majori şi 300 pentru juniori.

V. *Bugetul* D. Preşedinte ţine să aducă cele mai calde mulţumiri D-lor Amiral Bărbuneanu P. Subsecretar de Stat al Marinei, care dându-şi seama de importanţa propagandei şi apreciind activitatea Ligii, a prevăzut în bugetul Ministerului suma de 5.000.000 lei fără care nu s'ar putea face faţă cheltuelilor din micile cotizaţii ce le pretinde membrilor.

Adunarea aprobă proectul de buget care se ridică la 7.199.500 lei.

VI. *Alegerea noului comitet*

D-l Vice Amiral N Păiş, arată că, în conformitate cu art. 30 din statut, mandatul său şi al întregului comitet a încetat. Inainte de a ceda locul D-lui Amiral C. Negru spre a prezida alegerea, ţine să mulţumească şi în faţa adunării generale membrilor din comitetul central şi consiliului de direcţie, care într'o perfectă armonie, l'au ajutat să-şi îndeplinească însărcinarea ce i s'a încredinţat.

Mulţumeşte deasemenea personalului Ligii pentru munca depusă, precum şi Băncii Naţionale Române, care de peste o decenie ne-a pus la dispoziţie un local.

D. *Amiral C Negru* luând preşedinţia, adunarea alege ca membrii în comitetul central pe următorii :

1. Avocat Ardeleanu Vintilă
2. Avocat Calust Asvadurov
3. V'Amiral Petre Bărbuneanu
4. C'Amiral Iacob Bălan
5. Avocat Alex. Bilciurescu
6. Ing. Ion Bălescu
7. Prof. Nicolae Daşcovici
8. Inginer Paul Demetriade
9. Comandor C. Dobrescu
10. General Virgil Economu
11. General Georgescu Pion
12. V'Amiral Georgescu Ioan
13. Colonel Giuşcă Gheorghe
14. Ing. N. Iliescu-Brânceni
15. Comandor Ion Atanase
16. Comandor N. Ionescu Gionson
17. Prof. Gh. Lefteriu
18. G-ral Manolescu Ion
19. Comandant Mauguş
20. Ing. C. Mihalopol
21. Căpitan I. Mircescu
22. Comandor Năstase
23. General N. Negreanu
24. C'Amiral C. Negru
25. M. Negru
26. V'Amiral N Păiş
27. G-ral Medic V. Panaitescu
28. Consilier N Papadat
29. C-dant Emil Paraschivescu
30. Avocat I. Gr. Perieţeanu.
31. Comandor Eugen Săvulescu
32. Colonel Ulise Sâmboteanu
33. Amiral Al. Stoianovici
34. Ing. N. Saegiu
35. C-dor D. Ştiubei
36. C-dor N. Steriopol
37. Av. Jean Ursescu
38. Ing. I. Vardala
39. Apostol Culea

VII. *Alegerea Cenzorilor*. Adunarea alege pentru anul 1945/46 pe D-nii :

1. Ing. Insp. G-ral Ion Ghica
2. Ing. Insp. G-ral N. Georgescu
3. Col. Int. Filip
4. Col. Drăghicescu
5. Alexandru Daia
6. Ion Hârjeu

---

[1]) A se vedea la pag. 55.

D. *G-ral N. Negreanu,* arată că în decurs de mai mulţi ani a fost în contact cu viaţa Ligii Navale, care s'a contopit cu viaţa şi aspiraţiile marinei întregi. Liga există graţie nucleului comitetului alcătuit din oameni cu suflet mărinimos, larg, marinăresc.

Stâlpi au fost :

D-l V. Amiral Păiş, cel care a corespuns aşteptărilor în toate înaltele misiuni ce a avut de îndeplinit şi a făcut totul pentru propăşirea Ligii. Om de execuţie imediată rezolva toate chestiunile spinoase şi ori unde se ducea, venea cu bani pentru opera Ligii.

Comandorul Negulescu trup şi suflet cu Liga; N. Eanescu, casier, contabil, modest, cinstit devotat ; Domnişoara Dupont, care face de toate registratură, bibliotecă, expediţie, dactilografie, etc., ţinând loc de patru funcţionari.

Nu pot uita nici pe d. Avocat Asvadurov, ale cărui înţelepte sfaturi au adus reale servicii, nici pe d-l Ing. Ghica şi Georgescu neobosiţii cenzori, nici pe d-l G-ral P. Teodorescu, Amiral Păiş, Amiral Georgescu, Amiral Roman şi Amiral P. Bărbuneanu, care au dat Ligii meritatul sprijin prevăzând subvenţii în buget.

D. *Amiral Negru* îndeplinindu-şi mandatul, arată că acum mai mult ca oricând este nevoe de o propagandă cât mai vie, cât mai reală.

Inainte de închiderea şedinţei se dă citire telegramelor omagiale către : M. S. Regele Mihai I al României, M. S. Regina Mamă Elena, A. S. I. Arhiducesa Ileana, D. General de Corp de Armată Vasiliu-Răşcanu, Ministru de Războiu şi D-lui Vice-Amiral Petre Bărbuneanu, Ministru, Subsecretar de Stat al Marinei.

ACTIVITATEA FILIALELOR *)

Sighişoara — Târnava Mare

Evenimentele actuale, în desfăşurarea lor complexă şi agitată, răscolind toate domeniile de activitate, impun ritmului de viaţă al popoarelor o seamă de probleme de a căror bună şi corectă rezolvare atârnă, în bună parte de echilibru lăuntric al ţărilor.

Una din primele probleme şi imperioasă este „Marina noastră" care atât în timp de pace, cât şi în timp de război aduce cele mai însemnate servicii ţării, ea trebuie ajutată ca să-şi poată da rezultatele efectiv aşteptate.

Consecinţa firească a acestei ajutorări se răsfrânge în rândurile tuturor straturilor sociale de populaţie ale unei ţări. Cu cât e mai deplin înţeles, rostul acestor măsuri şi lumea îşi dă mai bine seama de însemnătătea lor, cu atât aplicarea măsurilor dictate de necesităţi îşi măresc posibilităţile de ameliorare.

Călăuzit de acest principiu, Prefectul judeţului Târnava Mare, a socotit că îşi face o datorie în plus când a pus problema reorganizării Filialei L. N. R. la Sighişoara.

Astfel la 18 Iunie 1943, în Consiliul de Colaborare jud. s'au pus bazele reorganizării Filialei Sighişoara, dând prilejul tuturor acelora cari sunt pătrunşi de comandamentele vremurilor ce trăim, să contribuie materialiceşte la progresarea şi desvoltarea „Marinei Noastre.

Realizări

Din sânul Consiliului de Colaborare al Prefecturei s'a ales următorul Comitet :

1. Domnul Colonel Traian Antohi, Prefectul Judeţului Târnava Mare, preşedinte.
2. D-l Gavril Rusu, Inspector Şcolar jud. vice-preşedinte.
3. Doamna Viorica Dobre, directoarea Liceului de fete.
4. Domnul Tuliu Racoţă directorul Lic. de băeţi.
5. D-l Laurean Herlea, directorul şcoalei primare de Stat din Sighişoara, membrii în comitet şi
6. D-l Damian Mihail, funcţionar jud. secretar-casier.

Ca un început al activităţii, după confirmare, comitetul a organizat de ziua patronului Marinei Române 15 August 1943, după oficierea serviciului divin în Catedrala ortodoxă din Sighşoara, un foarte reuşit „Concurs de Innot" la strandul comunal, la care au luat parte pe lângă autorităţile militare şi civile un mare număr de spectatori cari şi-au manifestat bucuria şi dragostea faţă de Marina noastră.

Administrative

In intervalul de timp dela 18 Iunie 1943 la 31 Martie 1945 Fliiala a ţinut o adunare generală ordinară şi 3 şedinţe ale comitetului de conducere.

Toate hotărîrile comitetului s'au executat întocmai.

S'au înregistrat la dosarul Filialei în cadrul registrului general al Prefectrei 23 de acte şi la biroul Filialei separat 7 acte, toate sunt rezolvate.

Financiare

Bugetul Filialei aprobat de centrală, pe 1943/44, cuprinde următoarele prevederi bugetare :

La Venituri	Lei 40.000
La Cheltueli	Lei 40.000

Realizări efectuate

La Venituri	Lei 40.506
La Cheltueli	Lei 21.280
Sold	Lei 19.226

In intervalul de timp dela 1 Aprilie 1944 la 31 Martie 1945, datorită evenimentelor de război, cari ne-au obligat la dispersări şi alte neajunsuri, filiala noastră s'a mărginit la Serbarea „Zilei Marinei" 15 August 1944, când organizând pe lângă Serviciul divin şi de cinstirea eroilor marinari, un al doilea „Concurs de înnot" la care au luat parte un mare număr de spectatori.

In exerc. 1944/45 filiala n'a manipulat nici un ban.

Filiala fiind la începutul reorganizării sale şi datorită vremurilor grele ce parcurgem, am realizat numai o parte din ceeace dorea să înfăptuiască în acest judeţ, unde activitatea L. N. R. este prea puţin cunoscută, rămânând ca în viitor să desăvârşească opera de desvoltare şi progresare a intereselor Ligei în acest judeţ.

TULCEA

Din cauza evenimentelor, numărul membrilor faţă de cel al anului trecut 1943 aproape se menţine însă veniturile fiind mai mici pentru motivul că nu am avut nici un venit din subvenţii, precum şi altele şi numai din cotizaţia membrilor, fiind un an, deficitar.

*) S'au publicat numai dările de seamă primite până la 1 Iunie.

Ziua Marinei sa' serbat de către autorităţi şi membrii filialei precum şi vasele Marinei aflate în Portul Tulcea într'un cadru solemn, cu diferite cuvântări şi lansarea coroanei de flori pentru pomenirea celor morţi.

In viitor se va face aceiaşi propagandă pentru mărirea numărului membrilor.

ISVOARELE - PRAHOVA

In baza delegaţiei primită cu adresa Nr. 1.134/943 din partea Dvs. şi în îndeplinirea art. 62 din statute;

Am onoare a vă raporta activitatea desfăşurată pe anul 1944/45 după cum urmează:

Pentru a-mi îndeplini datoria de membru Corespondent al L. N. R., în judeţul Prahova, precum şi a-mi satisface bucuria sufletească de exponent al virtuţilor marinăreşti, am depus toate sforţările, pornind la lucru cu toată dragostea şi convingerea spre a obţine realizări cât mai însemnate. Astfel:

1) Am făcut o cât mai intensă propagandă în masele populaţiei, lămurind importanţa Marinei Regale Române şi rolul Ligei Navale Române, determinând cât mai mulţi tineri, să devină voluntari marinari, iar alţii membri L. N. R.

2) Am rostit conferinţe, la serbări şcolare şi în cadrul şedinţelor Căminelor Culturale, ţinute în mari adunări săteşti.

3) Am organizat mici expoziţii, expunând în vitrine o colecţie de fotografii şi articole cuprinzând subiecte marinăreşti, precum şi reviste ale L. N. R.

4) Am adunat material pentru construirea unui ştrand în Comuna Izvoarele de pe Valea Superioară a Teleajenului, urmând ca lucrările să înceapă în vara anului 1945.

Realizările de mai sus le-am obţinut, cu toată urgia atacurilor aeriene deslănţuite asupra judeţului Prahova.

5) In cursul anului 1944/45 o parte din timp fiind concentrat, am făcut deasemenea propagandă şi printre camarazii mei de unitate.

D-l Grigore Grigorescu-Izvoare
Membru corespondent pentru jud. Prahova

In viitor am credinţa că voi obţine rezultate şi mai frumoase, având în vedere că de aici încolo va urma o pace binefăcătoare şi de lungă durată.

La toţi de faţă, precum şi tuturor marinarilor şi membrilor L. N. R., le urez: Sănătate!

Grigore Grigorescu-Izvoare

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA

PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica şi biroul central: BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon: 2-18-35
Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE

ACUMULATORI STAŢIONĂRI

pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACŢIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / căruciоare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefoane / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii.

De vorbă cu Marea

VAPORUL AMINTIRILOR

Vaporul amintirilor ridică
Incet, tristeţea ancorei şi pleacă...
— Pe care oceanuri o să treacă?
Pe care valuri aspre, fără frică,
Cu sumbra desnădejde pe catarg,
Năluca a pornit-o iar în larg?...

Vaporul amintirilor se duce
Şi ancora şi-o poartă ca pe-o cruce,
In zări să-şi răstignească tot trecutul...
— Pe care mări, ca lacrima de-amare,
Pe care mări mai negre decât lutul
Sicriului ascuns în groapa rece, —
Pe care mări vaporul va mai trece,
Ducând-o şi mai departe pe cărare
Stafia unui suflet decedat?...

...Vaporul amintirii a plecat!...

NAVA

(doamnei Alice Albu)

Te simt, fantomă liniştită,
Te văd, prezenţă nevăzută,
Cum treci, în orişice clipită,
Pe apa timpului tăcută.

In clipele de-amurg, cobori
Incet, cu chipul plin de ură,
Şi cu-aripi negre în fiori
Tăcerea nopţilor de zgură.

Din bezna gândurilor rele,
Din hăul visurilor reci,
Orbeşti privirile din stele,
De câte ori, Stafie, treci...

Misterul tău pluteşte'n aer,
Iar ghiaţa degetelor tale
Desface un funebru caer
Tors din destinele fatale.

O, spectru trist! Răsari himeric
In calea gândului mereu...
O, navă hâdă de 'ntuneric
Pe marea sufletului meu!...

THALASSA

Cu trup de-azur cântat în epopee,
Cu sufletul de spumă, schimbător,
Ea doarme pe mirificul covor
Şi duce gându-i pur spre căi lactee...

Paleta cărui pictor visător
A'nvestmântat nostalgica Egee
Cu haină, elegantă de femee,
In anticul şi plasticul decor?...

Un Guliver marin Thalassa pare,
Ea poartă fără trudă pe spinare
Comorile triremelor în şir,

Dar Poseidon deşi ia nebune-avânturi,
Şi vântul ţese aprigele-i cânturi, —
Atuncea, orice val e-un cimitir...

AQUARIUM CERESC

Aquarium ceresc
Cu solzi de stele care,
Feeric, strălucesc
In valurile clare,

Cu nourii — petale
De alb caşmir — o floră
Născută 'n tonuri pale
Din zdrenţe de-aurora;

Şi luna, din neant
Specimen care 'n vie
Un studiu de savant
In oceanografie;

Aquarium ce'nchide
Din mările de Sud,
Micuţe scoici — livide
Urechi — în care-aud

Cum bate inimioara
Bătrânului Neptun,
Şi vântul pe vioara
Tumultului nebun;

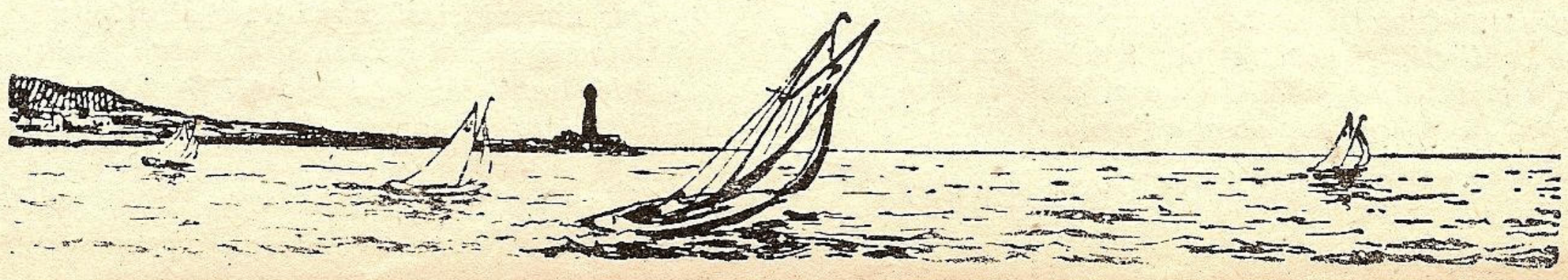
Aquarium! Tezaur
Al apelor astrale,
Cu magici peşti de aur
Şi-abisuri infernale!...

AMURG

Ca o navă tristă, înserarea
Intr'ă ncet în portul sideral
Iar Thalassa-şi murmură chemarea,
Invelită 'n plapumă de val.

Peste ape grele de tăcere,
Inălţând himericu-i catarg,
Visul — pe aripi de adiere —
Ca năluca nopţii, trece 'n larg...

ALEXANDRU BILCIURESCU



Iliraj

Trei pipe, o icoană şi-o ghitară
S'au întâlnit în mica mea cabină ;
Cu ele stau de vorbă'n orice seară
Când chipuri dragi în mintea mea se'mbină --
S'au încrustat în rostul fiinţei mele
Şi'n amintirea multora femei :
Trei pipe mici, trei splendide lulele,
Ghitara şi icoana din Sidney.

Când fumegă vreuna dintre pipe
Colaci de indigo sau olivină,
Mă poartă fericirea peste clipe
Şi marea către lumea ei divină —
Îmi cad în gând popasurile sfinte
Din viaţa mea legată de-orice port
Şi-atâtea puerile jurăminte
Dintr'un trecut de multă vreme mort.

Iar când ghitara-mi plânge anii'n strune
Şi chipuri dulci prin minte-mi trec în goană,
De visuri copleşit, ca prin minune,
Genunchii mi se frâng către icoană —
Căci ştiu că n'treg norocul mă răsfaţă
Cu doruri noi ce prind să se'nfiripe
Şi-mi port aşa pe mări pribeaga viaţă,
Ghitara, o icoană şi trei pipe...

MARIAN DEM-CORĂBIERUL

Noapte Marină

Din negurile eterne, pe scări de'ntuneric,
Pe'ntinsele ape, încet, noaptea se lasă,
Şi'n măreţe valuri lumină misteric
In adânc de unde, luna somnuroasă.

Corabia nopţii cu pânzele de vis,
Prin oceanul vieţii străbate drept, săgeată,
Şi poartă'n a ei vrajă eternul paradis
Şi viaţa omenirii de doruri nesecată.

Cu sufletul pe ape, mânaţi de vântul sorţii,
Pe marea vieţii noastre în nopţile în cari
Ne poartă'n a ei mreajă vremelnicia morţii,
Colindă fără preget ai vieţii marinari.

Destinul reînvierii în zori de zi străbate,
Prin ochii fiinţei noastre pierdută într'un vis
Şi'n mersul său simbolic, la poarta vieţii bate
Surisul de speranţe... pe-al valurilor abis...

IOSIF BERTA

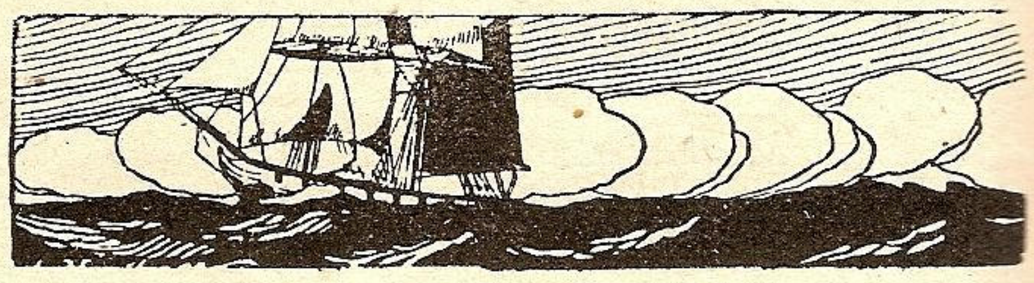
Doliu alb

Navig,
Pe aripi albe de banchiză
In umbra Nordului polar
La margine de orizont solar
Gheţarul alb e pus baliză
Să-mi ducă gândul meu şovăitor
Către o mare de argint astral
Să-mi cheme inima poruncitor
In depărtare clară de crystal

Pornesc rătăcitor în noapte
Către lumini sclipind în gând
Impodobind cărări cu şoapte
De vânturi plânse, rând pe rând
Şi astfel îmi urmez menirea
Către un punct la infinit
Prin moarte, învingând pieirea
Ce veac pe veac a împlinit.

Dece mugeşte marea albă
In adâncimi de val spumos ?
Dece străluce roua 'n salbă
De diamante 'n văl sticlos ?
Dece clipeşte ziua vieţii
In întunerec de pământ
Urzind azur în templul gheţii
Şi zâmbete din cerul sfânt ?
. . . . . .
. . . . . .
Totul e nou la orizont
Vibraţii dulci din paradis
Răsună pe glacialul front
De luptă, pentru dor şi vis.

RADOMIR C. ILIESCU
Aspirant maritim



Simfonia Mării

Imens clavir, cu mii şi mii de clape,
Aşa-mi apare mereu câteodată,
Când peste 'ntinsu-i nesfârşit de ape
Porneşte vântul răsvrătit să bată.

Cu degete-ascuţite şi osoase
El culcă-a mării clape ca pe grâne,
Scoţând din valuri melodii duioase,
Sau simfonii sălbatece, păgâne...

Dar noi, pitici şi sclavi de-o zi ai gliei
Reţinem numai groaza şi misterul;
Adevăratul tâlc al simfoniei
Nu-l înţelege, poate, decât cerul.

PICK

EŞIREA LA MARE

La marginea unei cărţi

de Metacentru

EŞIREA LA MARE este titlul unei cărţi pe care Contr'Amiralul Adj. PREDA FUNDĂŢEANU, Doctor în Drept şi Membru Corespondent al Academiei de Ştiinţe în România, a publicat-o în cursul anului 1944 în editura proprie.

Pe 66 pagini de text cu 64 pagini de anexe şi 7 planşe cu hărţi, schiţe şi grafice autorul tratează acest subiect — este vorba de eşirea noastră la mare dela Sulina — cu deosebită competinţă fiind Director Special al Direciţei Speciale Autonome a Dunării Maritime din Subsecretariatul de Stat al Marinei pe lângă Ministerul de Război şi dispunând ca atare de un vast material documentar de prim ordin.

Este o carte care merită atenţia a tuturor celor care se interesează e binele acestei ţări. Cu atât mai mult cu cât am fost, suntem şi vom fi un popor de agricultori şi mulţi dintre noi nu sunt versaţi în ale marinei.

Cei 10.000 greci ai lui Xenofon au strigat cu bucurie „Thalassa, thalassa" — adică „Marea, marea" — în momentul când au ajuns la Pontul Euxin (Marea Neagră) în anul 401 înainte de Hristos cu ocazia retragerei lor penibilă după bătălia dela Cunaxa în Babilonie aproape de Eufrat, bătălie în care Ciru cel Tânăr a fost învins de fratele lui Artaxerxe. Ei ştiau prin intuiţie să aprecieze marea şi avantajele pe care puteau să le derive din ea în eforturile lor de repatriere, la noi dimpotrivă este nevoie să se insiste asupra adevărurilor din domeniul maritim pentru a fi convinşi de ele.

De aceea cartea C'Amiralului Adj. *Fundăţeanu* este de o deosebită importanţă tratând una din problemele cele mai delicate ale navigatiei noastre naţionale.

EŞIREI LA MARE îi revine importanţa din punctele de vedere politic, economic şi militar.

Din punctul de vedere politic totul este rezumat într'un mod cum nu se poate mai bine în vechiul dicton roman: *„Navigare necesse est, vivere non est necesse"*. (Este nevoie să navigăm, nu este indispensabil să trăim). Este imposibil a se caracteriza importanţa navigaţiei într'un chip mai desăvârşit.

Din punctul de vedere economic navigaţia este o industrie ca oricare altă. Singura deosebire este că navigaţia maritimă este în mod exclusiv o industrie de export ce produce fără a consuma ceva din bogăţiile ţării.

Mai este şi indispensabilă deoarece permite să se îndestuleze nevoile imperioase ale vieţii publice din ţară prin import.

Suntem deasemenea o ţară petroliferă. La fel cu produsele agricole cele petrolifere sunt foarte indicate pentru transportul pe apă.

Suntem o ţară producătoare de cherestea. Ca atare urmează să exportăm lemnăria noastră în ţările care duc lipsă de ea. Şi cu toate că dispunem de aşa zisul lemn de rezonanţă — pentru construcţia pianelor — precum şi de molift de calitate superioară sunt specii ca de pildă mahonul, teakul şi lemnul sfânt, indispensabile industriei dar care ne vin de peste mare.

Suntem o ţară fructiferă în sensul că la noi cresc fructe multe şi bune. Sunt alte ţări pentru care această nu este cazul. care cer strugurii noştri, vinurile noastre. Pe de altă parte suntem tributari altora pentru fructe necesare, ca de pildă portocalele şi lămâile. Deasemenea bananele vin din ţările tropice.

Cu toată tinereţea industriei noastre o avem şi trebuie s'o ocrotim. Suntem o ţară bogată şi dispunem de multe minerale şi alte materii prime. Cu toate acestea nevoile noastre nu sunt complet îndestulate şi există multe materii prime şi semifabricate pe care trebuie să le aducem din afară.

Iată de ce avem nevoie de o eşire la mare.

Din păcate navigaţia noastră naţională nu este destul de desvoltată pentru a satisface toate nevoile ale exportului şi importului nostru. O mare parte a mărfurilor destinate, îngroaşe pungi altele ca a noastră.

Este o situaţie puţin îmbucurătoare, care ne impune să îngrijim de eşirea la mare pentru ca vasele să poată veni uşor la noi şi să ne aducă sau să ia dela noi mărfurile având nevoie de transport.

Din punctul de vedere al marinei militare „eşirea" la mare devine o „intrare", anume ca punct de sprijin pentru o forţă plecată dintr'un alt port şi împiedicată să se întoarcă acolo. In această privinţă depărtarea mică a gurilor Dunării de celelalte porturi este defavorabilă, însă este un fapt ce nu poate fi modificat. In lipsă de altele se poate şi aşa.

In aparenţă problema eşirei noastre la mare pare foarte simplă. In realitate însă este foarte complexă. Tocmai această problemă formează subiectul cărţii despre care vorbim şi pe care autorul o tratează cu multă pricepere.

Ca mai toate fluviile mari deasemenea şi Dunărea formează o deltă, adică se desparte în mai multe braţe înainte de vărsărea ei în mare. Aceste braţe ale Dunării sunt Braţul Chilia la nord, Braţul Sulina la miiloc şi Braţul Sft. Gheorghe la sud.

Dintre cele trei braţe Braţul Chilia este cel mai important din punctul de vedere al debitului carând 62% ale întregei cantităţi de apă a Dunării. După aceea vine Braţul Sft. Gheorghe cu numai 21% din debitul total şi Braţul Sulina cu 17% ale debitului total.

Depe urma marei cantităţi de apă ce curge pe el Braţul Chilia formează la rândul lui o deltă, despărţindu-se în vecinătatea mării în mai multe braţe.

Cel mai important braţ al Deltei Chilia este Braţul Oceacov — cu ca. 26% ale debitului total al Dunării. El curge în direcţia răsăriteană. După el vine Braţul Vechiul Stambul (Stari Stambul) cu nu mai puţin ca ca. 24% ale debitului total al Dunării. Din păcate el ia direcţia spre sud astfel încât apele lui bat în Gura Sulina.

Din această cauză Gura Sulina este supusă împotmolirii. Pe la mijlocul secolului trecut împotmolirea ajunsese aşa de departe încât chiar vasele cu pescajul moest de atunci nu mai puteau intra în Dunăre.

In consecinţă puterile mari europene, la Conferinţa dela Paris în 1856, s'au văzut silite să instituie la Gurile Dunării, pe atunci sub stăpânirea otomană, o comisiune specială pentru a remedia stării de lucruri puţin satisfăcătoare din punctul de vedere al navigaţiei lor. Această comisiune este Comisiunea Europeană a Dunării (C. E. D.) care în anul 1939 a cedat atribuţiunile ei României, adică Direcţiei Dunării Maritme (D. D. M.)

Imediat după instituirea C. E. D. inginerii ei au ales Braţul Sulina drept prim obiect al îmbunătăţirilor de realizat. Lucrările de îmbunătăţire se pot împărţi în două: pe de o parte intrarea la Dunăre a fost adâncită, situaţia de azi fiind astfel stabilită încât Gura Sulina este navigabilă pentru vase cu un pescaj de 24 picioare engleze, adică 7,32 m.

Pe de altă parte C. E. D. a rectificat Braţul Sulina, foarte întortochiat, tăind numeroasele coturi printr'un canal, Canalul Sulina.

Insă, aşa cum zicea regretatul N. P. Ştefănescu toate se mut numai Dunărea nu se mută. Apele Braţului Vechiul Stambul au continuat să bată în uGra Sulina, aluviunile suspendate în apa Dunării putând să se ridice până la peste 1,5 gr. de fiecare litru — nămolul s'a depus ca mai înainte şi delta Braţului Vechiul Stambul a crescut înaintând în mare.

Această înaintare nu trebuie închipuită ca lentă şi neînsemnată.

Nu, din contra, ea a fost de ordinea unui kilometru şi jumătate în numai 20 ani, dela 1894 la 1913 resp. între 1922 şi 1942, după cum reiese dintr'un grafic anexat cărţii EŞIREA LA MARE. Inaintarea deltei echivalează deci cu 75 m, pe an sau cu 20 cm, pe zi resp. cu 0,85 cm pe ceas, adică „văzând cu ochii".

Creşterea deltei şi micşorarea adâncimei şenalului navigabil au fost în deosebi de grave în anii primului război mondial, 1914—18, când dragajele erau restrânse sau chiar împiedicate.

Soluţiile care se prezintă sunt:

a) Menţinerea actualului Canal Sulina până la mila 3½ (= km 6,500 socotit dela Sulina) şi tăierea unei noui eşiri la mare care să se verse în mare cam la mila 5—7 (= km 9,250—13,000 socotit dela Sulina) la sud de gura actuală.

b) Amenajarea din nou a Braţului Sft. Gheorghe, adâncindu-l şi rectificându-l.

Se pare că la această ultimă soluţie (b) s'au oprit şi inginerii consultaţi ai C. E. D. pentru prima oară; ea a fost învederată în 1871 de către *Sir C. Hartley*, inginer şef al C. E. D., acela căruia îi datorăm alegerea Braţului Sulina ca eşire la mare, alegere pe care însă el însuşi nu a considerat-o niciodată mai mult decât ca un provizorat.

Evident că realizarea soluţiei (b), dealtfel şi aceea a soluţiei (a), cere un timp îndelungat şi cheltueli considerabile.

Cu toate că constituie o amenajare a unui braţ al Dunării, Canalul Sulina trebuie privit drept canal maritim, la fel ca Canalul de Suez, Canalul Panama, Canalul de Kiel sau Canalul de Corint, această deoarece el serveşte în primul rând navigaţiei maritime îndreptată înspre porturile dunărene până la Brăila inclusiv.

In această privinţă Canalul Sulina nu are pereche în lume şi poate fi comparat doar cu Canalul Maritim al Koenigsbergului (Köngisberger Seekanal), care însă nu este un canal în toată puteaea cuvântului, ci un şenal navigabil pentru vasele maritime dragat în Laguna Frisches Haff pe funduri de 2—3 m adâncime.

Depe urma considerentelor economice rezultă că la construcţie i se va da unui canal secţiunea cea mai mică posibilă.

In consecinţă se va ivi o influenţare a rezistenţei la înaintare a vaselor cu propulsiunea mecanică faţă de secţiunea nelimitată din largul mării.

Din cele expuse mai sus am căutat să cercetăm chestiunea EŞIRII LA MARE în toate privinţele, totuşi fără posibilitatea unei epuizări mult prea cuprinzătoare pentru articolul de faţă. Şi nici nu este nevoie de ea scopul principal nefiind altul decât a dovedi interesul tuturora pe care îl merită cartea EŞIREA LA MARE a d. C'Amiral Adj. FUNDĂŢEANU.

Ca orice altă lucrare serioasă bazată pe principii ştiinţifice, şi aceea despre care vorbim are meritele ei foarte pronunţate.

Mai întâi putem constata cu satisfacţie că este vorba de o lucrare cu totul originală şi nici de cum — cum sunt multe altele uneori chiar datorate unor oameni cu vază— de una bazată pe contribuţia altuia din ţară sau străinătate. Nu, autorul se bazează pe cercetările lui personale, începute cu mulţi ani în urmă.

In acest chip el a reuşit să dea la iveală, pentru prima dată în istoria Dunării româneşti, un studiu complet al problemelor născute fie cu ocazia întreţinerei actualei noastre eşiri la mare — Gura Sulinei — fie depe urma planurilor de viitor. Este un fel de program al D. D. M., o făgăduială făcută cercurilor navigaţiei de ceeace această autoritate îşi propune să realizeze.

După cum am mai relevat însuşi Sir *C. Hartley*, inginerul şef al C. E. D., a conceput încă pe la 1871 idea amenajării Braţului Sft. Gheorghe. Astfel propunerea nu este nouă Insă până în prezent nimeni nu s'a încumetat s'o discute în public şi s'o explice negru pe alb marelui număr al acelora aflaţi în afara breslei de marinari. C'Amiralul Adj. FUNDĂŢEANU s'a străduit în lucrarea lui să stabilească legile de evoluţia bancului dela Gura Sulinei în mod ştiinţific pentru a cunoaşte fenomenele naturei ivite şi baza geofizică a lor.

In fine cartea EŞIREA LA MARE a C'Amiralului Adj. FUNDĂŢEANU are marele merit că nu se mulţumeşte a expune părerile autorului, ci publică şi extrase din sursele folosite — publicaţiunile oficiale ale C. E. D. — astfel încât fiecare cetitor este în măsură să urmărească desvoltarea subiectului şi la nevoie să-şi formeze o părere strict personală.

CĂRŢI ŞI REVISTE

de SCARLAT PREAJBĂ

■ BUCUREŞTII PORT LA DUNĂRE, de *George P. Nemetescu*, Doctor în Drept, avocat (tipografia „Graiul Românesc", din Bucureşti). Este o prealabilă descriere a originei şi istoricului Bucureştilor, pe scurt, dela anul 1200 şi până azi. Intr'o broşurică de numai 32 pagini aflăm lucruri interesante, nu numai pentru acei care se ocupă de problemele navigaţiunii pe ape, dar şi pentru acei care vor să fie la curent cu progresele, ce se pot realiza pentru capitala ţării, legate de această chestiune, ca dela Bucureşti la Dunăre să se poată desvolta un comerţ al transporturilor pe apă. Se arată, în acest studiu, desvoltarea Bucureştilor în decursul timpurilor: epoca primă, când acest oraş era socotit, de vizitatorii străini, ca cel mai bogat în biserici, deci îl aflăm în stare de înflorire a cultului religios ,sub diferiţi domnitori; Unirea Principatelor din 1859 face ca Bucureştii să devină Capitala tinerei Românii; urcarea pe tronul României a Domnitorului Carol I şi războiul din 1877—78, contribue la sporirea populaţiei Bucureştilor; construirea fortificaţiilor, în jurul Capitalei, aduce o stare înfloritoare pentru lucrători, mnucitori, meşteri, ingineri români şi străini, care au executat fortificaţiile timp de 10 ani; iar ultima epocă este după războiul din 1918—1919, când Bucureştii iau o desvoltare mai pronunţată şi populaţia creşte la peste un milion locuitori. Toate aceste cinci epoci sunt descrise, de autor, pe bază de documente istorice. După ce descrie ce s'a făcut pentru înfrumuseţarea împrejurimilor, ajunge la problema ce e legată de titlul studiului de faţă; apoi se ocupă de situaţia Dunării de astăzi şi de mâine şi, în sfârşit, autorul trece la: situaţia lacurilor din împrejurimi, la situaţia Dâmboviţei, locul rezervat pentru export, locul de legătură cu Dunărea şi la sistemul nivelator. Deci, în supoziţia că Bucureştii vor avea noroc de un om şi de o înţelegere, devenind un oraş de navigaţiune, va creşte valoarea economică extraordinar de mult: geograficeşte aproape de Marea Neagră şi în legătură directă cu Dunărea, iată Capitala României că va fi un mare centru comercial care va înrâuri asupra tutror ramurilor de activitate pe tărâm civilizator european, din punct de vedere cultural, artistic, industrial, ştiinţific şi economic. Studiul d-lui Nemetescu *Bucureştii port de Dunăre* merită o atenţiune deosebită; noi îl semnalăm, aci, spre a fi discutat până ce va fi o realitate.

■ Lectura povestirilor din broşurica d-lui c'amiral *C-tin Negru*, DIN PSIHOLOGIA MARINARULUI, apărută între publicaţiunile *„Ligii Navale Române"* e plăcută şi instructivă. D-l amiral Negru ne-a obişnuit, prin istorisirile sale, din conferinţele ţinute până acum, să-l ascultăm cu o deosebtă luare aminte, apoi să-l citim cu sete, — precum este cazul acum, — deoarece noua broşurică a D-sale *„Din psihologia marinarului"*, e materialul dintr'o conferinţă ţinută de D-sa .Inţelegem că marinarul în general, oricărei naţiuni depe glob ar aparţine, şi marinarul român are o structură sufletească aparte. Ei bine, d-l amiral Negru se străduieşte de ani de zile — prin cuvânt rostit şi scris — să ne facă cunoscută această psihologie specifică.

Noi, oamenii depe uscat, avem nevoia de a cunoaşte viaţa plină de riscuri şi sacrificii a marinarilor, care se găsesc permanent în luptă cu valurile ameninţătoare de moarte ale mărilor şi Oceanelor. Să fim recunoscători d-lui amiral Negru să ne ofere astfel de lecturi.

■ EVOLUŢIA ŞI FILOZOFIA RĂZBOIULUI (vol. I) D-l General *Ion Manolescu* (Glim) e o nouă lucrare care merită atenţiune. Apariţia acestei opere, concepută în două volume, la rându-le, a-

cestea împărţite în patru părţi bine proporţionate, coincide cu terminarea acestui al doilea război mondial. Autorul mărturiseşte în prefaţă: „prin această lucrare închei o activitate pe care o consider complect realizată într'o viaţă de om". Intr'adevăr d-l general Manolescu este autorul a peste 25 scrieri de istorie, pedagogie, psihologie, cultură, învăţământ, note de călătorii şi ştiinţa militară, între care se înregistrează *Evoluţia şi filozofia războiului.* Volumul I, apărut de curând, conţine, din prima parte desvoltarea anumitor generalităţi din istoria omenirii şi a pământului; istoria universală în legătură cu istoria militară; filozofia şi evoluţia războiului, reînprospătări istorice în legătură cu evoluţia războiului la popoarele vechi orientale, Greco-Macedonene, Romane; apoi din istoria medie despre barbari; din istoria modernă despe popoarele noi; iar din istoria contemporană despre armată, artă şi ştiinţa războiului. In partea II a volumului I, autorul tratează capitole din filozofia războiului, anume: dela filozofia generală la filozofia războiului; dela lupta individuală la războiul între grupe, cetăţi, popoare, naţiuni şi state naţionale; câteva principii din practica vieţii adaptate de arta şi ştiinţa militară. Apoi din principiile aplicate la război; acţiune şi reacţiune, libertatea de acţiune, economia de forţe, de timp şi de spaţiu, sunt desvoltate capitolele; despre forţa şi dreptul de război în general şi în special; dela filozofia războiului la arta şi ştiinţa militară; despre arta şi ştiinţa războiului în general; despre doctrina militară şi unitatea de acţiune şi tehnica faţă de artă, ştiinţa şi doctrina militară.

Noua lucrare a d-lui general Manolescu oferă o carte care poate să fie în mâna atât a tinerilor, ce se găsesc pe treptele învăţământului, cât şi la îndemâna oricărui intelectual care doreşte să-şi reîmprospăteze cunoştinţele istorice.

■ DIVINA ARMONIE UNIVERSALĂ, D-l Comandor *Aurel Negulescu (Moş Delamare),* (Bucureşti tip. „Universul", 32 pagini ilustraţii şi tabele). Ca tot ce iese din condeiul acestui mare povestitor, cu atâta ştiinţă de carte, experienţă a vieţii şi suflet larg omenesc, reuşeşte bunul Moş Delamare să ne câştige, în această lectură, prin cunoştinţele ce posedă şi să ajungă la teza ce susţine că în Univers există o perfectă armonie, de natură divină, ca fiind creaţia lui Dumnezeu. Fiecare capitol e desvoltat, pe temeiuri ştiinţifice convingătoare, în acest sens. Nu e datorită întâmplărilor, cum spun unii increduli şi sceptici, ci toate fenomenele în viaţă şi lume se desfăşoară după legile armoniei universale. Exemplele sunt înşirate, iar demonstraţiile prevăzute sunt în acord care duc spre această convingere, încât lectorul acestei teze ajunge, la ultima filă, să fie convins de ceeace autorul şi-a propus să susţină.

Ni se înfăţişează o *călătorie în finitul mic,* cu *rânduiala* ce domneşte *în infinitul mic,* apoi *minunea minunilor;* şi, iarăş, procedeul e la fel, într'o *călătorie în infinitul mare,* cu o concluzie ce duce la *minunea minunilor,* în ştiinţă şi în fenomenele naturii, bazate pe legile Divine. Incheerea tezei autorului are drept rezultat care duce la *puterea rugăciunei în faţa ştiinţei.* Să ne rugăm deci, să nu lipsească rugăciune din toate acţiunile vieţii noastre.

Să scoatem, din noi, îndoiala în orice gândim sau făptuim şi Domnul Dumnezeu va fi cu noi.

Cărticica camaradului Aurel Negulescu e o lectură folositoare, convingătoare şi instructivă. Citiţi-o. Veţi simţi bucuria şi plăcerea ce a simţit semnatarul acestor note.

■ CRISTOFOR COLUMB, CONCHISTADORUL LUMII NOI, de *Alexandru Bilciurescu,* este încă o publicaţie din atâtea altele anterioare, în care ni sunt înfăţişate, în puţinele pagini, foarte multe cunoştinţe despre marii marinari ai omenirii. D-l Alexandru Bilciurescu ne este un vechi cunoscut al poeziei şi prozei marinăreşti.

L'am mai întâlnit în *Thalassa,* versuri, premiată de Academia Română; în *Gr. I. Perieţeanu, poet al mării;* în *Marea şi muzica;* în *Camoens, cavalerul mării* şi acum îl întâlnim în biografia marelui *Cristofor Columb.* D-l Bilciurescu are sub tipar o nouă lucrare, intitulată *„Sirenele în mitologie şi literatură"*, pe care o aşteptăm cu plăcere. In ultima publicaţiune, tipărită, despre marele descoperitor al Americii, d-l Alexandru Bilciurescu ne reîmprospătează viaţa plină de peripeţii a marelui navigator, permanent însetat către lumi necunoscute, predestinat sacrificiilor de sine numai şi numai să dăruiască omenirii orizonturi mari de progres şi civilizaţie. Poetul Bilciurescu reuşeşte, ca, în puţne pagini, să ne redea o lectură interesantă din multele cărţi cercetate de D-sa.

Ţinta, care l-a călăuzit pe Cristofor Columb, a fost atinsă; iar noi, simpli cititori de astăzi care ne bucurăm de tot ceeace el a descoperit, ne simţim mândri că-l avem viu cu imaginea unui mare vizionar, datorită scrierii d-lui Alexandru iBlciurescu.

■ Cunoaştem pe d-l inginer profesor *N. Saegiu* din atâtea conferinţe şi diverse studii tipărite, încât noua broşurică (de 20 pagini) cu titlul PARADOXELE MĂRII NEGRE" ni-l reîmprospătează acelaş, ca şi în toată activitatea D-sale anterioară.

După ce defineşte ce înseamnă *paradox,* trece la desvoltarea subiectului. Paradoxele ce reprezintă pe seama Mării noastre sunt de natură geofizică (în număr de 6) şi de natură geopolitică (tot în număr de 6). Desvoltă cele 12 paradoxe, care sunt bine şi exact prinse din realitatea stărilor de fapt. Apoi autorul trece la soluţiunile paradoxelor propunând mijloace de îndreptare a paradoxelor existente.

Cele 12 paradoxe pot fi privite ca şi 12 probleme ce — prin rezolvarea lor — ar duce numai foloase marinei şi mării. Bine înţeles — chiar autorul ne-o spune — ar mai fi şi alte noi paradoxe. Cine va citi această bună broşură — fiind şi o lectură uşoară şi lesnicioasă — va fi de acord cu d-l Saegiu. Autorul, deşi nu e marinar — ba din potrivă, e fost aviator, dar profesor viitorilor ofiţeri aviatori, — prezintă foarte bine problemele marinăreşti, pe care le stăpâneşte bine, tot ca şi un Lup de mare. Noi felicităm pe d-l N. Saegiu, totodată îndemnăm la lectura acestei mici broşuri.

■ „RĂSCRUCI DE GÂNDURI" se numeşte noul volum de versuri al d-lui *Ştefan Şoimescu,* care, în vremurile de acum, caută să ne îndulcească realitatea cu poezia. Conţine ciclul *Răscrucilor de gânduri, ideal şi realitate* şi poemul *Jidovul Rătăcitor.* Cunoaştem pe d-l Ştefan Şoimescu din acele scrieri anterioare, în versuri şi proză, încât noul volum ce ni se înfăţişează prin *Răscruci de gânduri* e o continuare pe aceiaş linie a realizărilor sale reuşite pline de avânt în domeniile sentimentelor sale de patrie, ţară, drapel, suferinţa umană. Ştim că d-l Şoimescu se găseşte pe linia clasică permanentă a poeziei de eternă actualitate. Intâlnim şi peisagii ce stau legate de poezia apelor, precum citim în poemele: *Lacul, Drama firii, gest Francez,* ş. a. Iată arta realizată în poeme rimate şi ritmate pe tonalităţi muzicale, care sunt în cord cu sensibilitatea firilor superioare, ce sunt alese sub forma darurilor divine, că d-l Şoimescu realizează arta versificată la locul înalt ce i se cuvine de secole. Il felicităm de chipul cum ştie să niveleze gusturile sufleteşti sensibile cu armoniile sale lăuntrice.

■ „MAGELAN" al d-lui avocat *Bailli Jean Ursescu,* membru corespondent al Academiei de Eraldică din Paris, e o istorisire de 40 pagini a vieţii marelui navigator portughez *Fernaode Magelhaens,* fiul lui Ruy, care a fost, prin educaţie şi tinereţe, paj al Donei Leonora, soţia regelui Don Joao II. Dar destinul i-a fost într'altfel scris.

Să părăsească protocolurile Curţii Regale şi să ia căile apelor mari care duc la descoperiri de noi pământuri, ce vin în folosul omenirii. Viaţa lui Magelan e plină de puţine bucurii, de multe neplăceri şi mizerii, de lipsuri şi necazuri care nu-l frâng, ci îl îndârjesc şi-l întăresc să birue greutăţile colaboratorilor, şi să ajungă la limanul năzuinţelor. Călătoriile şi descoperirile lui, ca navigator maritim, sunt descrise sugestiv şi cu îndemânare, de d-l Ursescu şi pot să fie urmărite pe harta (pag. 20—21) bine alcătuită prin desenul d-lui G. Chiriac, cu titlul *itinerarul expediţiei lui Magelan.*

Cititorul va simţi emoţiuni, se va bucura sau se va întrista în

măsura aventurii marelui navigator. Sunt amănunte, cu descripţii bine notate, după ce autorul a consultat 14 cărţi străine care s'au ocupat de viaţa lui Magelan. Recomandăm, această cărţulie, nu numai tineretului, dar şi omului matur.

■ O foaie pentru cei hărăziţi să se sacrifice pentru ţară, numită GAZETA LUPTĂTORILOR, continuă să apară sub grijea marelui stat major, de două ori pe săptămână, ca organ ostăşesc de îndrumare şi informaţiuni, nu numai pentru acei mulţi, tineri şi bătrâni, dela vetre. Acum, când s'ar crede că arma cu care s'a luptat, pentru o omenire mai bună şi o omenire a tuturor, trebue pusă la rastel în magazie, această foaie e nevoe să apară, să continue şi în viitor. Serviciul cultural al marelui stat major al armatei îşi înţelege menirea perfect de bine, prin grijea ce i-o poartă d. general *St. Bardan* şi secondantul redactor d. *lt. col. Săndulescu,* şi desigur, i-o va purta şi de acum înainte. Cu acest prilej semnalăm între paginile pline de miez hrănitor spiritual, ostăşesc, e nevoe să aflăm descrise, în *Gazeta Luptătorilor,* şi din isprăvile marilor noştri marinari.

■ ROMÂNIA MILITARĂ, REVISTĂ GENERALĂ LUNARĂ, fondată în anul 1864, e, prin îndrumare, cea mai veche publicaţiune din toată ţara ; continuă să apară de 82 ani (cei mulţi înainte); e în grijea marelui stat major al armatei şi apare într'o tehnică îngrijită şi într'o redactare ce merită felicitări. Număr cu număr ne oferă un material riguros selecţionat şi bine documentat, care poate servi ca arhivă pentru importantele probleme ale timpului, bine desvoltate, şi cu însemnări ce stau mărturie a unor colaboratori ce sunt în curent cu tot ce se publică — în domeniul cărţilor şi revistelor — în ţară şi străinătate.

■ ROMÂNIA AERIANĂ, sub înaltul Patronaj al M. S. Regelui Mihai I, apare lunar în Bucureşti (redacţia şi administraţia în calea Floreasca, 13); e fondată în anul 1927, se găseşte în al XIX-lea an al apariţiei şi conţine desvoltarea problemelor aeriene, de aviaţie aerochimie şi radiofonie. Revista se prezintă în foarte bune condiţiuni, datorită harnicilor muncitori dela conducere în frunte cu d-l inginer *Al. C. Visarion* (director tehnic), d-l *Laelius I. Popescu* (prim-redactor) şi d-l *Andrei Udrea* (director).

■ ECONOMIA ROMÂNĂ, apare lunar ; este buletinul oficial al Ministerului Economiei Naţionale, publicaţie ce stă în grijea oficiului de studii al Ministerului (în calea Victoriei, 133, Bucureşti) prim redactor este d-l *Gr. I. Gr. Oprişan,* iar administrator D-na *Aspasia Niculescu.* Această revistă conţine diverse studii, note, comentarii, documentare internă şi externă, recenzii de cărţi şi menţinerea revistelor.

■ BULETIN SPORTIV — cu lozinca *Ludus pro Patria* — este organul de publicitate al Organizării sportului popular românesc. E o nouă revistă, bine şi documentat scrisă, cu text şi ilustraţiuni, care interesează chiar şi pe nesportivi. Conţine toate ramurile ce se practică pe arene, în aer şi ape.

■ BULETIN SPORTIV — cu lozinca *Ludus pro Patria* — este de Bucarest — se găseşte — în al XVII-lea an al apariţiei şi este organul oficial al bursei de efecte, acţiuni şi schimb, precum şi al bursei de mărfuri din ţară ; apare lunar (administraţia şi redacţia în palatul camerii de comerţ, strada Bursei 4, Bucureşti.

■ Citim în revista Orizontul despre un *Teatru plutitor* că Valentin Muller — decorator — a prezentat, în 1935, proectul unui teatru plutitor, având forma unui vas cu trei etaje, al cărui centru este ocupat de o sală cu 600 locuri. Scena teatrului e mecanică.

Muzeul, biblioteca şi cele două foyer-uri se găsesc la prova, în timp ce compartimentele de serviciu ocupă pupa vaporului. Acest teatru-vapor deserveşte Kolhozurile depe Volga.

■ ORIZONTUL FEMININ, apare lunar, sub Direcţia D-nei *Gallia Tudor* (în Bucureşti, strada, G-ral Berthelot, 99), având drept lozincă :„Munca înobilează, munca întreţine sănătatea şi aduce reale servicii". E o revistă bine scrisă de D-na Gallia Tudor, Moş Delamare, George Păun,, D. Missir, Dr. Anton Ionescu-senior, Eliza V. Cornea, sculptorul I. Iordănescu. In aceste vremuri materialiste, o atare revistă, cu un program de preocupări de dincolo de prozaismul vieţii cotidiane, înseamnă un drum demn de urmat şi de încurajat.

RECTIFICARE

In recenzia articolului din revista olandeză *Ship en Werf* despre *Spărgătoarele de ghiaţă,* din revista noastră *Marea Noastră,* Anul XIII No. 5—12 pe Mai - Decembrie 1944 s'au strecurat câteva greşeli de tipar supărătoare pentru acei cari vor să aplice formulele publicate.

Rugăm pe cetitorii noştri să binevoiască a lua notă că pe pagina 90 coloana I-a ultimul rând al paragrafului 4 şi paragraful 5 trebuie de fapt să sune după cum urmează :

„Grosimea în centimetri a gheţei sparte este egală cu:

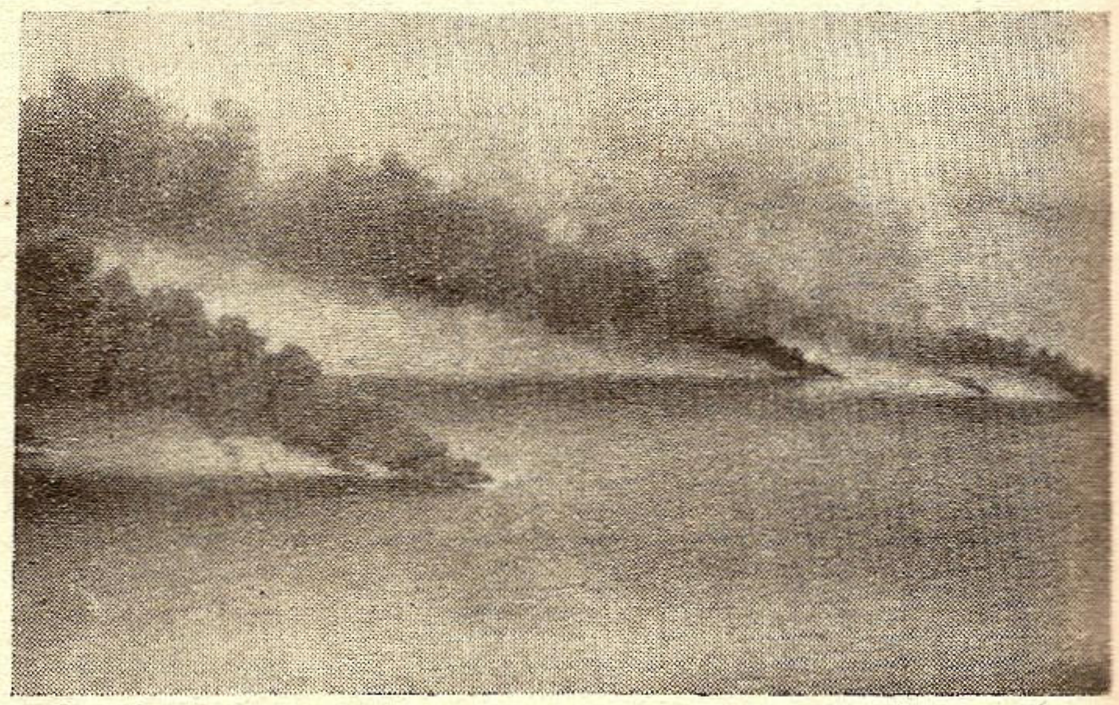
„C_1 înmulţit cu lărgirea vasului în metri la puterea 1,25.

„C_3 înmulţit cu puterea indicată a maşiniii în cai la puterea 0.417.

„C_3 înmulţit cu puterea indicată a maşinii în cai puterea 0.417".

Adică în formulele indicate cifrele arătate din greşeală ca înmulţitori trebuie să fie exponenţi fiind nevoie să se ridice lărgimea la puterea 1.25-ea iar deplasamentul resp. puterea maşinii la puterea 0,417-ea.

Facem cuvenita rectificare şi rugăm să fim scuzaţi.



Vase japoneze dintr'un convoi în flăcări.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Instalarea d-lui Vice-Amiral P.Bărbureanu ca ministru subsecretar de Stat al marinei

La luarea în primire a subsecretariatului de Stat al marinei, d. vice-amiral (r) *Petre Bărbuneanu,* a ţinut să reunească întreg personalul departamentului cum şi al serviciilor şi regiilor autonome, de care sunt legate destinele navigaţiei noastre maritime şi fluviale.

Instalarea d-lui vice-amiral Bărbuneanu s'a făcut în sala de recepţie a ministerului. Erau de faţă d-nii, amiral adj. Preda Fundăţeanu, directorul Dunării Maritime; c'amiral Constantinescu-Claps, director S. M. R., c-dor Dorin Iacomi, director N. F. R., c-dor Ioaniţiu, directorul marinei comerciale, vice-amiral Gheorghiu, c'amiral August Roman, fost ministru; c'amiral Horia Măcelaru, cpt. c-dor Roşescu, cpt. c-dor C. Niculescu, lt. c-dor Samson, lt. c-dor Stănescu, Dumitru Şerban, director de cabinet al d-lui ministru Bărbuneanu, etc.

D. c'amiral August Roman, fost ministru al marinei, a rostit o scurtă cuvântare în care a arătat că marina şi departamentul ei se găsesc la o nouă etapă. Epoca de tranziţie, nebuloasă, a trecut şi acum a venit timpul să se traseze liniile după cari va fi condusă navigaţia românească.

Dela 23 August încoace, la departamentul marinei, nu s'a urmărit decât îndeplinirea unui punct de onoare al programului, acela de a executa cu loialitate şi sinceritate clauzele condiţiunilor de armistiţiu. In al doilea rând s'a urmărit strângerea materialului şi organizarea lui.

Fostul ministru după ce a mulţumit personalului ministerului pentru activitatea depusă şi concursul ce i-a dat, a făcut un portret al noului titular al departamentului, d. amiral Bărbuneanu, care în actiivitatea sa a fost director al marinei şi comandant al Marinei Regale Române.

Cuvântrea D-lui Amiral Bărbuneanu

Noul ministru al marinei, luând cuvântul, printre altele a spus : Se împlinesc patru ani şi jumătate de când am plecat dela conducerea marinei, în condiţiunile cunoscute.

Marina noastră pe atunci, era în plină desvoltare. Am depus toate stăruinţele ca ea să fie gata de luptă şi m'am bazat pe posibilităţile industriei naţionale, şantierelor navale, cari au reuşit să execute reparaţii, dar şi construcţii noui. Şantierele româneşti au reuşit să construiască prin mijloace proprii chiar submarine, fapt care era socotit, de mulţi, o imposibilitate.

După patru ani şi jumătate sunt chemat, din nou la conducerea marinei.

De data aceasta ofiţerul trebue să ştie să-şi conducă oamenii şi să domine evenimentele.

Deşi sunt înaintat în vârstă ,conştient de greutatea misiunei ce am primit, sunt destul de puternic să duc destinele marinei româneşti către un bun sfârşit.

D. amiral Bărbuneanu a trecut în revistă evenimentele tradiţionale ale legăturilor fireşti dintre România şi U. R. S. S..

Cu concursul U. R. S. S. marina românească se va desvolta în viitor. Eu voi căuta să o duc pe calea cea bună a progresului, dar pentru aceasta, a terminat d. ministru al marinei, trebue să mă sprijin pe întreg concursul dvs.

Apoi d. amiral Bărbuneanu s'a întreţinut cu personalul dèpartamentului, serviciilor şi regiilor autonome ale navigaţiei româneşti.

Programul Sindicatului Marinarilor civili din Constanţa

Publicăm cu plăcere şi interes programul sindicatului marinarilor civili din Constanţa, al acestor oropsiţi ai soartei, fiindcă, risipiţi pe întinsul mărilor şi oceanelor, glasul lor nu răzbătea până acolo unde trebuia, ne având nici reprezentanţi în parlament, nici susţinători în guvern, — decât foarte rar şi foarte puţini.

Prin unire şi înţelegere, ei s'au adunat în sindicat şi au întocmit un program, — unele din puncte fiind prevăzute şi în statutele L. N. R., — program conceput marinăreşte, adică ţinând seama de realităţi, de posibilităţi ; un program modest, fără pretenţii absurde şi deci cu toate şansele de împlinire.

Liga Navală, al cărei scop este şi „ridicarea morală şi socială a populaţiei de marinari, pescari, barcagii, etc" — va fi, ca şi în trecut, alături de vitejii noştri marinari, pe care-i va susţine, considerând aceasta ca o obligaţie statutară şi ca o datorie camaradereasca.

1. Apărarea intereselor şi justelor revendicări ale membrilor, obligându-i în acelaşi timp a-şi îndeplini conştiincios datoria faţă de instituţiile în servicile cărora se găsesc.

2. Asigurarea unui salariu proporţional cu costul vieţii, care să garanteze atât membrilor cât şi familiilor lor, o existenţă convenabilă.

3. Soluţionarea chestiunilor în ceiace priveşte cazurile de boală incapacitate de lucru, şomaj, pensie, deces, etc. cum şi orice alt caz care necesită acordarea de ajutoare.

4. Susţinerea prin toate mijloacele legale şi rezolvarea în timpul cel mai scurt posibil atât a reclamaţiilor cât şi a conflictelor ivite între membri şi patroni cum şi între superiori şi subalterni la bord.

5. Stabilirea armoniei între capital, inteligenţă şi muncă dând posibilitate fiecăruia de a câştiga proporţional cu meritul şi munca depusă de el la îndeplinirea serviciului ce i s'a încredinţat

6. Desvoltarea profesiunii căreia aparţine sindicatul prin înfiinţarea unei şcoli navale unde toţi cei ce voiesc a se destina carierei de ofiţer de punte sau maşină, să aibe posibilitatea de a căpăta toate cunoştinţele teoretice şi practice necesare meseriei lor, cum şi educaţia necesară pentru a corespunde din toate punctele de vedere atât postului ce-l ocupă la bord, cât şi poziţiei sale sociale.

7. Infiinţarea „Căminului Marinarilor" prevăzut cu sală de conferinţe, bibliotecă, restaurant, dormitoare, bae, etc. unde toţi marinarii de toate categoriile să poată găsi un loc de linişte şi de repaus cu hrană şi locuinţă confortabilă cu un preţ convenabil, punându-l astfel la adăpost de specula ce se practică cu fructul muncii lor atât prin cârciumile cât şi casele particulare pe unde sunt nevoiţi a se adăposti.

8. Intocmirea unui cod de legi speciale marinei comerciale în care să se expună în mod clar condiţiunile de recrutare a echipagiilor,

serviciul la bord, avansări recompense, pedepse cum şi drepturile şi datoriile faţă de patroni şi viceversa.

9. Infiinţarea comisiei paritare (arbitraj) compusă din delegaţii Guvernului, patronilor şi ai Sindicatului, care să ancheteze şi să soluţioneze toate conflictele între patron şi personal, cum şi conflictele între superiori şi subalterni la bord.

10. Infiinţarea comisiei disciplinare compusă din aceiaşi delegaţii ca şi la punctul precedent, care să ancheteze, să judece şi să sancţioneze, toate conflictele de ordin moral între membrii.

11. Supravegherea la aplicarea legilor în ceiace priveşte starea de navigabilitate a vapoarelor sau ori ce alt corp plutitor — siguranţa în navigaţie, serviciu la bord ,hrană, locuinţă, higienă, etc.

12. Infiinţarea Biroului de Plasare a marinarilor, fie la îmbarcări, fie la altă muncă la care vor fi ceruţi pentru a o executa.

13. Infiinţarea Casei de Ajutor, împrumuturi, pensii şi binefaceri, pentru toţi marinarii de toate categoriile.

14. Infiinţarea unui Economat pentru procurarea a tot ceeace este necesar membrilor şi familiilor lor fie pe cont propriu al Sindicatului, fie prin contracte încheiate prin licitaţie cu diferiţi furnizori.

15. Infiinţarea Biroului de Contencios, atât pentru interesele organizaţiei cât şi pentru cele ale membrilor.

16. Participarea ca consilieri technici sau juridici şi ca advocaţi ai delegaţiilor organizaţiei, atât la Tribunalul Maritim cât şi la Instanţele de oFnd (Trib. şi Curte de Apel), în toate procesele în legătură cu navigaţia sau cu interesele membrilor.

17. Participarea în consiliile de administraţie şi conducere din punct de vedere comercial, nautic, technic şi administrativ a Marinei Comerciale, — fie de Stat, fie particular, cum şi la întocmirea legilor şi regulamentelor cu privire la navigaţie şi servicul la bord.

18. Colaborarea la întocmirea şi aplicarea Statutului Internaţional al marinarilor.

19. Afilierea la organizaţiile de asociaţie internaţională a marinarilor.

20. Infiinţarea oricărei alte secţii pe care orice membru sau funcţionarea şi activitatea Sindicatului o vor găsi necesar.

Donaţii

Prin D-l Gârţoman, următorii membri ai L. N. R. au ţinut ca, pe lângă cotizaţia anuală, să mai sprijine opera Ligii cu sumele din dreptul fiecăruia.

Jaques Atanasiu 2000 lei ; Bernhard Sussman 500 lei; Alexandru Constantinescu 1000 lei; D-ra Ana Mocanu 1000 lei; Mircea Constantinescu 1000 lei; Nicolae Constantin 1000 lei; Petre I. Radu 1000 lei; Ristache Ioan 200 lei; Ristache Nicolae 200 lei ; Nicolae Carp 2000 lei; Voicu şi Marilena Pârvuleţ 2000 lei; Xenocrat Damian cu D-na 2000 lei ; Nicu Davidescu 1000 lei; Sabina Stroescu 1000 lei; Achille Paulazzo 1000; Maria Ionescu 1000 lei; Enache Ghenu 1000 lei; Beniamin Leibovici 650 lei; Moise Goldştein 650 lei; Selmeczi Peter 650 lei; Folla Z. Petru 2000 lei; Ing. Gh. Dinescu 500 lei.

Plastice

D. *Şerban Eugen*, talentat pictor şi istoric, a aşternut în culori cu o fineţe şi exactitate artistică istoricul marinei noastre, — o serie de 40 acuarele, — şi istoricul navelor din lume, — seria de 100 exemplare tipice, intitulată *„Ad Terram Incognito"*.

Prezentând lucrările secretariatului, cunoscătorii au admirat această operă de artă documentară, iar comitetul nu a avut decât un singur regret : că lipsa de fonduri împiedică Liga de a deveni posesoara unei asemenea comori.

D. Şerbin impresionat de această situaţie şi încântat de sincerile şi măgulitoarele aprecieri, a binevoit să doneze Ligii 7 tablouri cu tipurile caracteristice ale navelor noastre de război şi de comerţ.

Comitetul îi exprimă şi pe această cale cele mai calde mulţumiri şi hotărăşte ca tablourile să fie rezervate pentru a fi oferite ca premii la concursul de desen din anul acesta.

Doritorii de a vedea cele două serii se pot adresa D-lui Şerbin, Str. Episcop Ilariu 15, Tel. 3.91.93.

Consiliul de Direcţie

(7 Decembrie 1944)

Prezenţi d-nii general N. Negreanu, Apostol Culea, avocat Asvadurov şi comandor A. Negulescu. Scuzaţi d-nii inginer Iliescu-Brânceni şi avocat I. Gr. Perieţeanu

Prezidează d. V.-Amiral-Adj. N. Păiş.

Intruându-se în ordinea de zi se discută şi se hotăresc următoarele :

Comunicări :

I. — Se ia notă de *răspunsurile la telegramele* de felicitare adresate M. S. Regelui Mihai I, cu prilejul aniversării zilei naşterii şi a celei onomastice, precum şi d-lui amiral August Roman, la instalarea ca Subsecretar de Stat al Marinei.

II. — Se ia notă de invitaţia Federaţiei de Sporturi Nautice, în vederea adunării generale dela 17 Decembrie. Se hotăreşte a se mulţumi F. R. S. N.-ului pentru atenţiune, L. N. R. înţelegând să dea tot sprijinul mişcării sportive nautice, — dar ne fiind un club nautic, nu va lua parte ca votantă la această adunare.

III. — Se ia notă de donaţia făcută bibliotecii L. N. R. de către S. S. M. care a binevoit să ofere un volum legat din *lucrarea colonelului de marină M. Drăghiceseu.* Se hotăreşte a se confirma primirea şi a aduce calde mulţumiri.

Aprobări :

I. — Se aprobă *scăderea bărcii filialei Calafat,* incendiată de bombardament şi cumpărarea unei lotci în valoare de 15.000 lei, din care 8.000 lei vor fi suportaţi de centrală, din sumele pe care filiala ar avea de vărsat centralei.

II. — *Aparatul de cinematograf.* Nu se aprobă ca aparatul de cinematograf al centralei şi împrumutat filialei Cetatea Albă, astăzi desfiinţată, să fie închiriat d-lui arhitect Gh. Antonescu din Slatina, unde filiala şi-a transportat averea. Centrala având nevoe de acel aparat, filiala va fi invitată a-l preda neîntârziat.

III. — *Gestiunea filialei Piatra-Neamţ.* Se aprobă gestiunea filialei Piatra-Neamţ, desfiinţată provizoriu de evenimente, hotărîndu-se ca suma de lei 245. 414 depusă cu livret la C. E. C. să fie păstrată tot pe livret spre a produce un venit şi a fi predat filialei de îndată ce va putea relua activitatea.

IV. — *Gestiunea filialei Ismail.* Se aprobă gestiunea filialei Ismail desfiinţată. Suma de 40.000 lei depusă cu livret la C. E. C. se hotărăşte a fi trecută la fondul centralei.

V. — *Conferinţe.* Se aprobă ca ciclul de conferinţe din această campanie de lucru să fie al călătoriilor şi marilor navigatori şi să înceapă la 14 Ianuarie 1945 în sala

Fundaţiei Regele Carol I la orele 11 dim., continuând în fiecare Duminică.

Din lipsă de fonduri şi din cauza greutăţilor de transport, centrala se vede în imposibilitate de a mai trimite conferenţiari în provincie.

VI. — *Salariile funcţionarilor.* D. Secretar general prezintă un tablou cu salariile obligatorii prin lege ale personalului instituţiilor particulare, cu începe dela 6 Noembrie a. c., a căror valoare s'ar ridica la suma de 636.000 lei. Cum situaţia financiară a Ligii este de aşa natură că nu se poate plăti o atare sumă şi ţinând seama de spiritul de devotament al personalului, d-sa propune ca să se plătească salarii sporite numai pe Decembrie, reduse şi acestea la 195.000 lei, inclusiv preavizaţii, care au muncit anul întreg. Dela 1 Ianuarie 1945 personalul reducându-se la 3, salariul lunar ar fi de 90.000 lei lunar, iar anual 1.080.000 lei.

D. *Preşedinte* arată că nici această sumă nu poate fi suportată de Ligă, cu toate că legea, greutăţile vieţii şi munca personalului ar impune, — *dar ar însemna ca întregul disponibil să-l cheltuim cu salarii şi să renunţăm la opera de propagandă a Ligii, care este unicul său scop de a fi.*

După discuţii se hotăresc următoarele :

1) Deocamdată pe Decembre să se dea aceleaşi salarii reduse ca şi în trecut.

Să se intervină pe lângă S. S. M. să mai acorde din suma de 4 milioane cât fusese prevăzut în bugetul pe 1943/44 şi din care ni s'a acordat 2 milioant, încă 500.000 lei.

Dacă se va obţine această sumă, consiliul va discuta din nou chestiunea intrării în legalitate.

IV. — *Cotizaţiile pe 1945.* Având în vedere scumpetea tipărirei revistei se hotăreşte ca pe 1945 cotizaţiile să fie mărite astfel :

1.000 lei membri majori, filialele reţinând 300 lei.

500 lei membrii juniori, maeştrii militari, — felialele reţinând 200 lei.

Membrii juniori care doresc ambele reviste, vor plăti ca majorii.

Ne fiind nimic la ordinea de zi, d. Preşedinte mulţumeşte celor prezenţi şi-şi exprimă speranţa că, graţie bunăvoinţei S. S. M.-ului, criza materială prin care trece Liga va fi numai trecătoare.

Comitetul de Direcţie

(18 Ianuarie 1945)

Prezenţi D-nii Inginer Iliescu-Brânceni, Apostol Culea, Avocat Calust Asvadurov şi Comandor A. Negulescu, scuzaţi d-nii Avocat I. Gr. Perieţeanu şi Colonel U. Sâmboteanu.

D-nul Preşedinte deschide şedinţa şi se intră în următoarea ordine de zi :

I. Comunicări.

D-l Secretar General dă citire telegramelor de felicitare adresate cu prilejul Anului Nou, M. S. Regelui Mihai I, M. S. Reginei Mamă Elena, A. S. R. Arhiducesa Ileana, General Paul Teodorescu, Amiral August Roman şi pentru onomastică D-lui General I. Negulescu, Ministru de război, precum şi răspunsurile primite.

b) invitaţia Federaţiei de Canotaj, a cărei adunare generală va avea loc Duminică 21 Ianuarie crt.

c) Comunică adresa S. S. M. prin care se cere a se înainta colecţiile revistelor „Marea Noastră" şi „Marea Noastră pentru tineret" din 1936 până în prezent, pentru Comisia de Control a Aplicărei Armistiţiului.

Din cauza avarierii bibliotecei în ultimul bombardament, s'a înaintat din biblioteca personală a Secretarului General toate colecţiile afară de cea din 1936, 1943 şi „Marea Noastră pentru Tineret" Nr. 41—57, urmând ca după strămutarea în vechiul local, să se trimită şi restul.

d) Comunică plângerile filialei din Braşov, că a fost evacuată din sălile de Cinematograf ce le avea cu contract în regulă la Braşov şi Sf. Gheorghe. Ambele plângeri au fost înainteta Onor Ministerului Afacerilor Interne pentru cercetare şi rezolvare.

II. Aprobări.

a) Se aprobă a se comanda 1000 insigne la Firma Robert Fäsller, cu preţul de 160 lei bucata, fără timbre.

b) Intrucât S. S. M. a dat fondul cerut, se aprobă majorarea salariilor celor trei funcţionari care au mai fost reţinuţi, nu conform decretului lege, ci cu următoarele reduceri :

Secretar G-ral şi Director al publicaţiilor în loc de 74.000 la 40.000 lei.

Casier şi Contabil în loc de 54.000 la 30.000 lei.

Registrator, bibliotecar, expediţia în loc de 41.000 la 20.000.

In acest mod suma alocată pentru administraţie se ridică la 90.000 lei lunar, 1.080.000 anual, adică mai puţin de cât era prevăzut în bugetul trecut.

(19 Martie 1945)

Prezenţi : D. Col. Sâmboteanu, Calust Asvadurov şi Comandor Negulescu.

Prezidează d. V. Amiral Adj. N. Păiş.

Se intră în ordinea de zi :

1) D. Secretar G-ral dă citire răspunsurilor la telegramele trimise d-lor Miniştri de răsboi, ministrului marinei, şi G-ral P. Teodorescu.

2) Se ia act de donaţia făcută de Domnişoara Gavrilescu care a oferit bibliotecii peste 200 reviste din colecţia regretatului său părinte, V. Amiral M. Gavrilescu.

Se hotăreşte a i se aduce mulţumiri.

3) *Aparatul de cinematograf.* Consiliul, după ce examinează scrisoarea d-lui Andronic, casierul fostei filiale Cetatea Albă, care fără aprobarea noastră a închiriat aparatul pentru doi ani Inginerului Antonescu, hotărăşte a se încredinţa corespondenţa d-lui avocat Asvadurov spre a face demersurile prevăzute de lege.

4) In privinţa localului se hotărăşte a se strămuta în Spiru Haret averea salvată, biblioteca, aranjând camerile astfel ca în eventualitatea că vom fi nevoiţi a ne muta şi birourile, să fie pregătit totul.

5) Consiliul este de părere a se interveni la S. S. M. spre a se detaşa un maestru ca bibliotecar.

6) Concursul anual se hotărăşte a se ţine numai în Capitală.

Pentru aceasta se va interveni la Ministerul Culturii Naţionale, spre a aproba participarea elevilor şi acordarea a două săli.

7) Adunarea generală se hotărăşte a se ţine la 20 Mai la Cercul Militar. Se vor face formele legale.

(16 Mai 1945)

Prezenţi D-nii Col. Sâmboteanu, Ing. Iliescu-Brânceni, Apostul Culea şi avocat Calust Asvadurov, prezidează d. V. Amiral N. Păiş.

Se intră în ordinea de zi :

I. *Comunicări.*

1) Se aduce la cunoştinţă donaţia făcută de d. Ing. *Aristid Ştefănescu,* Directorul Şantierelor Navale „România" din Brăila şi membru de onoare al L. N. R., în valoare de 50.000 lei. Comitetul hotărăşte a i se aduce calde mulţumiri.

2) Idem donaţia d-lui pictor *Serbin Eugen,* constând din 7 tablouri originale Comitetul hotărăşte a i se aduce mulţumiri, iar tablourile se vor oferii ca premii la concursul interşcolar de desen.

3) D. Avocat C. Asvadurov aduce la cunoştinţă că actele în legătură cu donaţia D-nei Elisa T. Gâlcă şi a D-lui Ing. T. Gâlcă sunt gata, scutirea de plata taxelor fiscale a fost aprobată de Ministerul de Finanţe, precum şi taxa pentru barou. A rămas a se face autentificarea şi transcrierea, de îndată ce T. Gâlcă va putea părăsi casa.

Consiliul hotărăşte : a) ca în darea de seamă eă se scoată în relief mărinimoasa donaţie.

b) Ambii donatori să fie propuşi la adunarea generală ca membrii donatori şe de onoare.

c) A se aşeza la loc vizibil, între fotografiile donatorilor, o placă de marmoră cu inscripţia :

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Donaţia soţilor

ELIZA şi Ing. TOMA GÂLCĂ

4) *D. Secretar G-ral* aduce la cunoştinţă că s'a luat contact cu misiunile străine aliate spre a obţine fotografii şi material informativ pentru revistele Ligii.

5) Idem aducem la cunoştinţă situaţia revistelor care apar trimestrial în loc de lunar, precum şi reducerea tipărirei conferinţelor.

Mulţumită prevederii d. Avocat C. Asvadurov, avem hârtia asigurată pentru întreg anul.

Aprobări.

1) Se aprobă darea de seamă, contul de gestiune şi bugetul Filialei Tulcea.

2) Se hotăreşte ca activitatea filialei Călăraşi să fie suspendată până la sporirea numărului membrilor, la cel prevăzut de statut, d. Căpitan de Port însărcinându-se cu girarea ca membru corespondent.

3) Se aprobă propunerea Oficiului de Port Otelek, de a vinde la licitaţie, în folosul Centralei, materialul rămas dela cabana de acolo.

4) Se ia act de raportul d-lui Gr. Grigorescu-Isvoarele, asupra activităţii depusă ca membru corespondent. I se va aduce mulţumiri şi raportul se va publica în revistă.

5) Se hotăreşte ca concursul anual să se ţină la 10 Iunie numai între elevii şi elevele cursului superior.

Subiectele le vor stabili D. Amiral Păiş, C-dor Negulescu şi Apostol Culea.

6) Se aprobă proectul de buget pe 1945/1946, sporindu-se salariul personalului administrativ numai cu 50% din prevederile legale, — deci cu câte 10.000 lei.

7) Se aprobă darea de seamă a activităţii Ligii pe 1945/1946.

Comitetul Central

(17 Mai 1945)

Prezenţi : Colonel G. Giuşcă, General T. Negreanu, Ing. N. Georgescu, Ing. Toma Gâlcă, Ing. I. Ghica, Medic G-ral V. Panaitescu, C-dor Dobrescu, Avocat V. Ardeleanu, Amiral Păiş, General Georgescu Pion, Ing. P. Demetriade, Cons. N. Papadat, Colonel V. Sâmboteanu, C-dor A. Negulescu, V. Amiral I. Georgescu.

Prezidează D-l V. Amiral N. Păiş, care deschide şedinţa la ora 17,15 aducând mulţumiri :

1) D-lui Ministru Subsecretar de Stat al Marinei, care a prevăzut o subvenţie de 5.000.000 lei, pentru continuarea operei de propagandă a Ligii.

2) Doamnei şi Domnului Ing. T. Gâlcă pentru că ne-a găzduit şi ne-a dăruit localul în care suntem întruniţi.

Membrii comitetului accentuiază cu aclamaţii mulţumirile de mai sus.

Se intră în ordinea de zi.

1) D-l *Secretar G-ral* dă citire dărei de seamă, a activităţii pe anul expirat, care se aprobă de comitet.

2) Idem citeşte raportul cenzorilor, bilanţul şi gestiunea pe 1944/45, pentru a fi supus adunării generale.

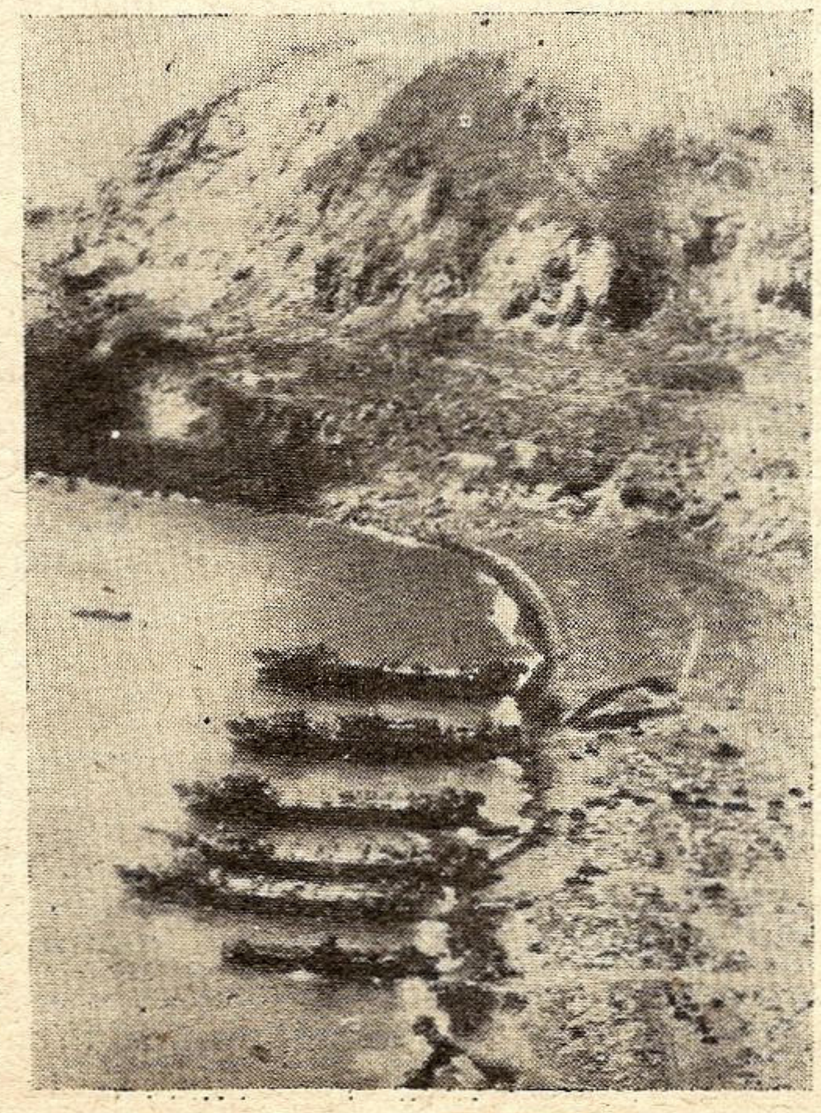
Buget. Comitetul aprobă proectul de buget pe anul 1945/46, care se ridică la 7.199.500 lei cu sporurile hotărâte de Consiliul de Direcţie.

Adunarea Generală. D-l Preşedinte arată că s'au făcut la timp anunţurile prevăzute de art. 22 din Statut. Nu s'a primit nici o propunere nouă în termenul prevăzut de art. 23 astfel că ordinea de zi rămâne cea prevăzută de art. 25 din Statut.

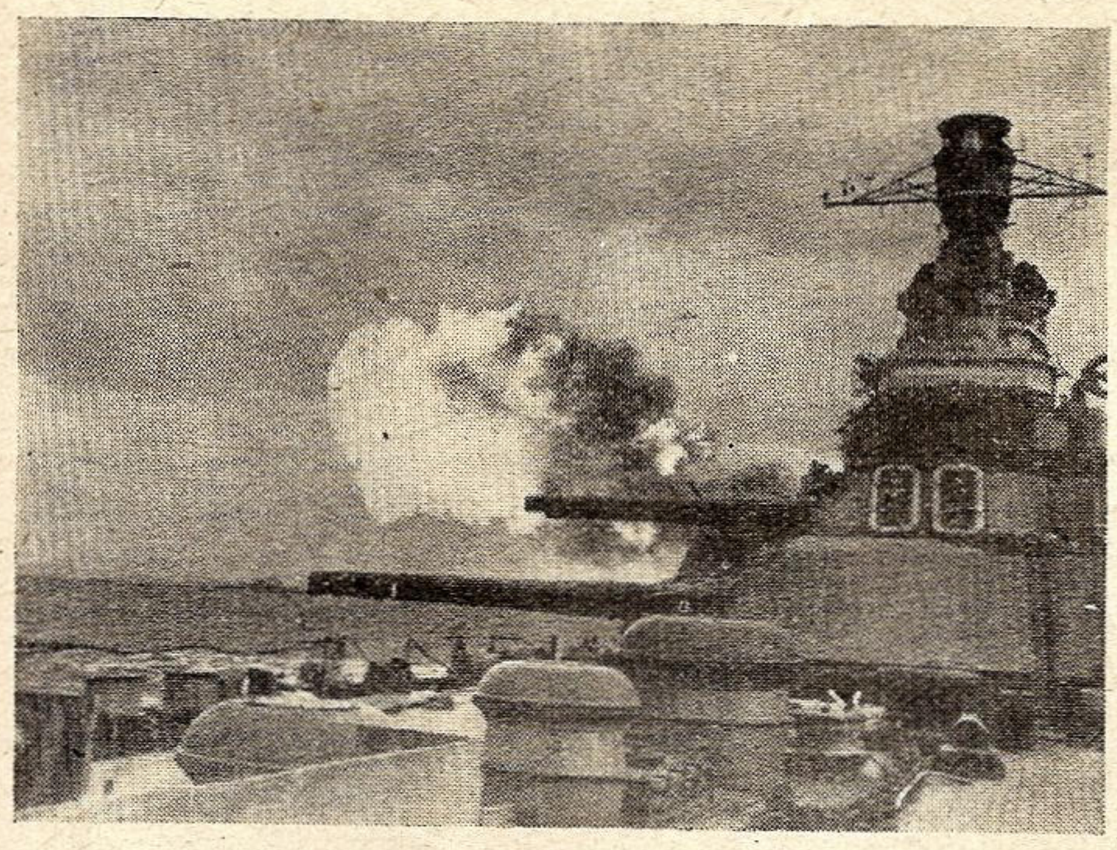
In conformitate cu dispoziţiunile art. 28 din Statut, Comitetul aprobă ca să fie consideraţi ca membrii de drept în comitetul central.

1) Seful Stat Majorului Marinei, în locul Comandantului Marinei, instituţie care a fost desfiinţată (art. 28 al. f.).

2) Presedinţii Federaţiei de Innot, Canotaj şi Vele, în locul Directorului Sportului Nautic desfiinţat (art. 28 a. k).



Debarcarea în insula Iwo Jima



Flota americană bombardând poziţiile japoneze dela Okinawa

D. Preşedinte anunţă că împlinindu-se trei ani de la alegerea actualului Comitet, mandatul acestuia încetează, urmând a se alege unul nou, conform art. 30. Mulţumeşte membrilor pentru dragostea şi interesul arătate Ligii Navale şi armoniei care a domnit cu toată vitregia vremurilor; mulţumeşte D-lui Cdor Negulescu, N. Eanescu şi D-rei Dupont, pentru devotamentul pus spre a face faţă administrării Ligii; deasemenea neobosiţilor cenzori Dnii Ing. Ghica, Ing. N. Georgescu şi avocat Asvadurov.

D-nul Vice Amiral Georgescu, în numele Comitetului felicită pe D-nul V. Amiral N. Păiş, pentru admirabilul chip cu care a condus nava Ligii, urându-i sănătate spre a continua să ţină sus flamura Ligii.

Inainte de închiderea şedinţii d-nul Inginer Toma Gâlcă este viu aclamat de membrii comitetului pentru mărinimoasa sa donaţie.

Ne mai fiind nimic la ordinea zilei, D-nul Preşedinte ridică şedinţa mulţumind devotaţilor săi colaboratori.

(20 Mai 1945)

Imediat după adunarea generală a avut loc şedinţa comitetului central, pentru a alege preşedintele, vicepreşedintele şi membrii din consiliul de direcţie.

Prezidează d. Amiral C. Negru, care arată că în vederea principiului continuităţii şi a distinselor merite ale d-lui V Amiral N. Păiş, nu vede alt preşedinte şi propune a fi reales cel care a condus aşa de frumos destinele Ligii.

Comitetul proclamă ca preşedinte pe d. V. Amiral Adj. N. Păiş, care preia scaunul prezidenţial

Domnia-sa mulţumind de încrederea ce i se arată, propune ca *Vice-preşedinte pe D. C'Amiral Iacob Bălan.*

Comitetul, prin aclamaţii aprobă propunerea.

Ca membri iîn consiliul de direcţie sunt aleşi Domnii:

1. Avocat Calust Asvadurov
2 Avocat Alex. Bilciurescu
3. Apostol Culea
4. Ing. N Iliescu-Brânceni
5. General N. Negreanu
6. General Sâmboteanu Ulise

Ne mai fiind nimic la ordinea de zi, D-l Preşedinte ridică şedinţa mulţumiând încăodată membrilor de buna înţelegere care a domnit şi va domni în sânul Ligii Navale.

Filială nouă: Drăgăşani.

Din iniţiativa d-lui P. Şerban, director de cabinet al Subsecretariatului de Stat al Marinei, la 1 Mai sa' pus temelia unei filiale L. N. R. cu prilejul sărbătorirei zilei de 1 Mai.

Inimosul iniţiator, originar din Drăgăşani, a înmânat d-lui V. Niculescu, primar al Comunei, flamura L. N. R. care s'a înălţat la catargul primăriei.

Concursul interşcolar.

Liga Navală Română în dorinţa de a sădi în sufletul tineretului dragostea şi interesul pentru apele noastre, printre alte mijloace, are în program şi concursuri de compunere şi desen cu premii.

Pentru anul acesta, cu aprobarea onor. Ministenului Culturii Naţionale, concursul s'a ţinut la 10 Iunie, pentru elevii şi elevele din cursul superior al liceelor teoretice, industriale, comerciale, profesionale, etc.

Au fost de fapt două corcursuri:

Desen, — ilustrarea unei scene din sacrificiul căpitanului Roche, al Elsei, fica paznicului de far şi al caporalului Mămăligă, publicate în revista noastră Nr. 1—3/1945 la pag. 6 şi 7.

Compunere, — un subiect comun: „Interpretarea citatului lui Kogălniceanu de pe coperta revistei" şi altul diferit.

Elevii să arate „care a fost înrânurirea mării asupra câştigării Victoriei de către aliaţi", — iar pentru eleve: „legătura sufletească cu apa".

Au luat parte la cuncurs:

	Desen	Compunere	Total
Elevi . . .	21	6	27
Eleve . . .	36	6	42
Total . .	57	12	69

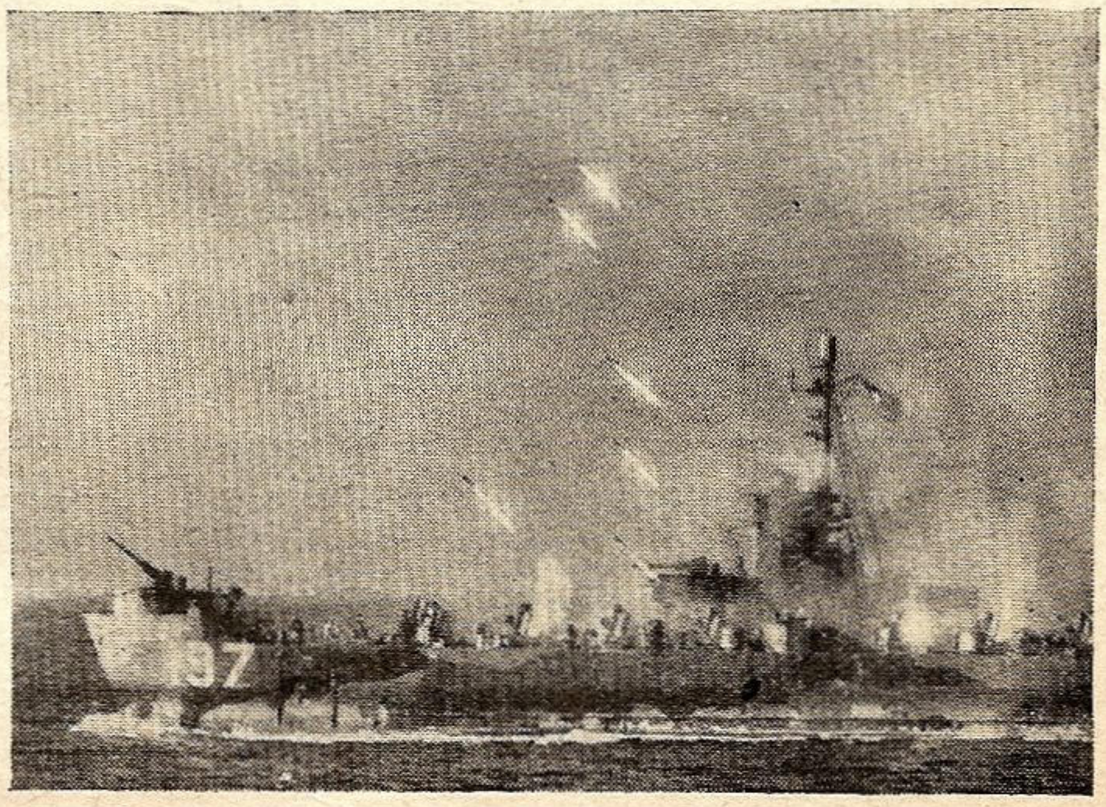
Numărul ar fi fost mai mare dacă examenele şi concursurile sportive nu ar fi reţinut mulţi concurenţi.

Rezultatele se vor publica în Marea noastră pentru Tineret, iar împărţirea premiilor va avea lor de ZIUA APELOR.

Ziua Apelor.

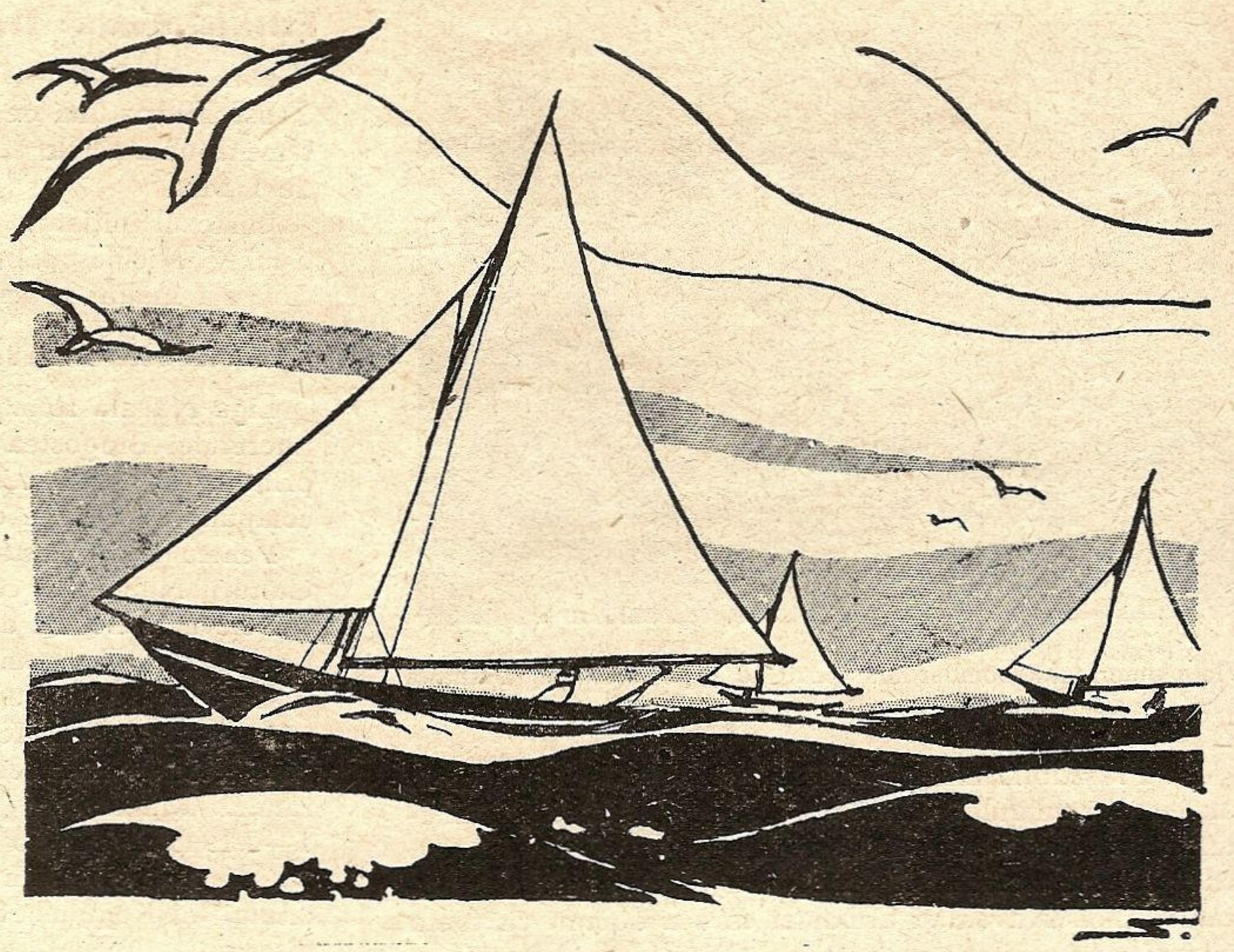
In capitală această zi se va sărbători pe marginea lacului Herăstrău la pavilionul A. S. A. M. (Aer şi marină), Sâmbătă 30 Iunie, ora 17.

In pro'gram cuvântări din partea L. N. R. împărţirea premiilor dela concursul interşcolar şi manifestaţiuni nautice organizate de Federaţia Română de Canotaj.



Ploae de obuze-rachete contra insulei Okinawa

CRONICA SPORTIVA



de
Lt. PAUL EPUREANU

Solemnitatea inaugurării anului sportiv la Federaţia Română de Canotaj şi Turism Nautic

In prezenţa d-lui Amiral Petre Bărbuneanu, Ministru Subsecretar de Stat al Marinei, a d-lui V. Amiral Adj. N. Păiş, Preşedintele Ligii Navale Române şi Preşedintele de Onoare al Federaţiei de Canotaj şi a membrilor misiunilor sovietice şi britanice d-nii comandor Orlof şi Tişkin şi Comandor Jimy Marston şi Lt. Col. H. Burland precum şi a d-lui N. Gherghel, Adj. Regal, s'a desfăşurat Joi 24 Mai a. c. la Cabana F. R. Canotaj de pe lacul Floreasca, festivitatea inaugurării anului sportiv de canotaj şi turism nautic şi inaugurarea deschiderii cursurilor teoretico-practice pentru amatorii sportului cu vâsle. După un serviciu Divin oficiat pe marginea apei pentru evocarea harului Ceresc în ajutorul muncei celor ce pornesc la drumul înfăptuirilor pentru ridicarea sportului cu vâsle la adevărata lui menire, de a fi sportul poporului, practicat de masele tuturor muncitorilor, manuali şi intelectali, şcolari, tineret şi ucenici, a urmat defilarea canoteurilor în frunte cu A. S. Banca Naţională Română urmată de: A. S. Distribuţia, Nautica, Yacht Club Bucureşti, A. S. Ford, C. F. R., Metropola şi A. S. Telefoane, în melodia frumosului vals „Valurile Dunării" executat impecabil de muzica Marinei Regale Române, de subt conducerea d-lui Căpitan de Marină Grăjdeanu Majestoasa prezentare a frumoaselor ambarcaţiuni cu vâsle a făcut o profundă impresie asupra publicului asistent, care în aplauze prelungite şi în strigăte de „bravo", îşi manifesta simpatia faţă de ţinuta sportivă şi marinărească a canoteurilor de ambe sexe. A urmat apoi cuvântarea d-lui Cpt. Comandor Eugen Săvulescu, Preşedintele F. R. Canotaj, pe care o redăm mai jos în întregime:

CUVÂNTAREA
D-LUI COMANDOR EUGEN SĂVULESCU
Preşedintele Federaţiei Române de Canotaj

Astăzi a treia Federaţie de sporturi nautice deschide porţile activităţii sale. Lacurile, a căror apă a fost secată, nu ne-a permis să facem mai de vreme acest lucru. In intervalul sezonului mort s'au petrecut mai multe evenimente sportive şi cred că, înainte de a vorbi despre scopul adunării noastre de astăzi este bine să le evocăm. In primul rând, evenimentul de bază, a cărui subliniere nu trebue să ne scape este înfiinţarea Sportului Popular. Este un eveniment de capitală importanţă, care pune ca principii la fundamentul acestei activităţi a tineretului, dreptul fiecăruia de a practica Sportul, de a beneficia de sănătatea şi echilibrul fizic şi sufletesc ce se poate obţine prin sport. O federaţie nu se poate considera în spiritul vremurilor de faţă, decât lucrând din toate puterile la realizarea acestui imperativ naţional. Federaţia de Canotaj îşi propune — şi vom analiza mai încolo modalităţile — de a se încadra cu tot sufletul în acest drum al binelui şi sănătăţii tuturor. Un al doilea eveniment care îşi are importanţa lui, este separaţiunea sporturilor nautice în trei ramuri, natatie, canotaj şi vele, fiecare cu federaţia sa proprie. Prin aceasta se dă sportului nautic o nouă amploare, şi se adoptă o organizare similară celeia din marile ţări apusene. Este adevărat că, eu personal, am fost împotriva acestei scindări. Este un spirit de tradiţie, specific marinarilor şi considerau că, în primele lor începuturi, aceste federaţii se ajutau reciproc, îşi uneau eforturile către un scop comun, drag nouă, marinarilor, iubirea de apă. Astăzi, văzând cu cât suflet s'a pornit la drum, văzând valoroasele persoane care au fost alese la conducerea federaţiilor, înclin către convingerea că această împărţire este o diviziune a muncii şi am speranţa că ea nu va duce la o separaţiune pe caste, ci la o armonioasă colaborare în comun. Federaţia de Canotaj îşi va da toate silinţele pentru realizarea acestui deziderat.

Astăzi când am cinstea să salut în această casă a noastră, atâtea personalităţi, din guvern, dela conducerea sporturilor şi din marină, consider că este de datoria mea să fac să retrăiască, în câteva cuvinte, trecutul sportului de canotaj. Născută în anul 1936, sub preşedinţia D-lui Amiral Fundăţeanu, prin mutarea în Capitală a Federaţiei de Vâsle dela Arad, Federaţia de Canotaj a avut începuturi modeste şi a întâmpinat greutăţi mari.

Imi amintesc biroul modest din clădirea Societăţii Salvamar, pus la dispoziţie prin bunăvoinţa Bănci Naţionale. Colaborări intime, fără fast, fără glorie, dar cu speranţa că va veni o zi ca asta, când tineretul va înţelege şi va cere să practice acest sport şi când mai marii ţării, dându-şi seama de importanţa lui în educarea tineretului, vor fi printre noi. Când a plecat D-l Amiral Fundăţeanu,

chemat spre alte funcţiuni, a fost înlocuit cu un alt valoros conducător, D-l Amiral Păiş. Domnia Sa, fire entuziastă pentru tot ce e nobil şi frumos, a continuat şi a realizat opera, care fusese abea întrezărită de noi în aprinsele ore de muncă cu D-l Amiral Fundăţeanu.

A avea un local propriu, lucru care păruse până atunci irealizabil, a devenit un fapt împlinit. Cu fonduri puse la dispoziţie de Ministerul Aerului şi Marinei, cu mobilier pus graţios la dispoziţie de Banca Naţională, această Federaţie a reuşit îndoita performanţă de a avea un sediu în oraş, un imobil spaţios în Str. Italiană şi de a construi şi termina această cabană. Desvoltarea canotajului pe teren sporit în aceiaşi proporţie. De unde, în timidele ei debuturi, Federaţia avea înscrise 10—12 asociaţii, al căror număr de membri era nesigur, anul 1939 o găseşte cu 52 asociaţii, răspândite pe tot cuprinsul ţării, şi cu prestigiul unuia din cele mai active sporturi. Campionatele naţionale, desfăşurate în acel an la Snagov, au consttuit o reuniune de amploare unică în analele sportului nautic românesc. Anii de război au adus o înfrânare a activităţii sportului de canotaj, deşi nu putem spune că nu a fost o activitate. Nu s'a mai putut însă continua acea ascensiune rapidă acea desvoltare deosebită cu al cărei ritm fusesem obicinuiţi. Cu tot pericolul bombardamentelor, cu toate dificultăţile, au fost concursuri destul de interesante, atât în capitală cât şi în Ardeal.

Efectele războiului, sub diferite forme, au distrus parte din materialul cluburilor sau l-au înstreinat. Federaţia se regăseşte astăzi într'o situaţie micşorată faţă de cea din 1939. Parte din material distrus sau avariat. Cluburile reînfiinţate în urma abolirii legilor rasiale, sunt la începutul reorganizării lor. Cererea de înscrieri mare, faţă de avântul pe care acest sport îl ia, nu poate fi satisfăcută de Asociaţiile care au material mai puţin decât înainte de război. Poarta străinătăţii, de unde ne veneau în trecut cele mai multe ambarcaţiuni, este încă închisă.

Aceasta este situaţia în momentul când redeschidem activitatea acestui sezon. Federaţia îşi propune :

a) Să mărească numărul membrilor, prin cursurile a cărui inaugurare o serbăm azi ;

b) Să mărească numărul ambarcaţiunilor prin construcţiuni făcute în ţară ;

c) Să ajute asociaţiile sinistrate sau aflate în situaţii financiare penibile.

Nu mă întind mai mult asupra detaliilor tehnice ale acestui program. Prezenţa Dvs. aici constitue o garanţie de înţelegere şi ajutor. Sunt sigur că contez, în numele acestor tineri care au răspuns cu atâta spontaneitate la apelul nostru, atât pe sprijinul Subsecretariatului de Stat al Marinei, al Uniunii Federaţiilor de Sport şi al Sportului Popular.

Incheind aduc mulţumirile Comitetului şi Sporturilor Federaţiei de Canotaj ; D-lui Minstru Subsecretar de Stat al Marnei ; D-lor Reprezentanţi ai U. F. S. R.; D-lui Iuliu Orban, Secretarul General al O. S. P.; D-lui Amiral P. Fundăţeanu, fost preşedinte al acestei Federaţii; D-lui Amiral Adj. N. Păiş, Preşedinte de Onoare al Federaţiei, D-lor ofiţeri Sovietici, Britanici şi Americani, membri ai Comisiunii Aliate de Control, şi tuturor celorlalte persoane, sportivi şi conducători, care prin prezenţa şi cuvântul lor au înţeles să încurajeze eforturile tineretului Federaţiei de Canotaj.

După aceasta vorbeşte d-nul Amiral Petre Bărbuneanu, Ministru, Subsecretar de Stat al Marinei, care arată importanţa şi dragostea D-sale pentru sportul nautic al canotajului, pe care o nostalgie a copilăriei, îl apropie întotdeauna de sportul nautic preferat. D-sa aduce elogii precursorilor acestui sport Vice Amiral Adjutant N. Păiş şi Contra Amiral Preda Fundăţeanu care au dus flamura marinărească pe întinsul apelor de pe pământul românesc. Mulţumeşte deasemeni asistenţei, exprimându-şi speranţa că înfăptuirile în sporturi între popoare, este chezăşia unei legături trainice pentru viitor. D-l Ministru, îşi încheie cuvântul printr'un îndemn către generaţia tânără de a participa în cât mai mare număr la acest sport, d-sa neprecupeţind nimic pentru a asigura mijloacele necesare practicării lui, destinând pentru difuzarea sa în masele populare, un fond special.

In continuare d-l Neagu Boerescu, din partea U. F. S. R.-ului, aduce salutul comisiei interimare al Uniunii Sportivé Române, asigurând că asistenţa d-lor Amirali P. Bărbuneanu, Ministru S. S. al Marinei, N. Păiş, Preşedintele Ligii Navale Române şi Preşedinte de Onoare al F. R. Canotaj, şi Preda Fundăţeanu, Preşedintele F. R. Natatie, vechi luptători ai cauzei sportului nautic, sunt semnele unui frumos viitor al sporturilor pe apă. D-sa, mulţumeşte d-lui Amiral Petre Bărbuneanu, Ministru S. S. al Marinei pentru sprijinul promis sporturilor nautice şi încheie urând tuturor „Spor la muncă" ! Seria cuvântărilor o încheie d-l Iuliu Orban, Secretar General al O. S. P.-eului, care în numele O. S. P.-eului, mulţumeşte tuturor şi aduce salutul sportului popular. In continuare, d-sa arată necesitatea practicării sportului nautic de către muncitori ca fiind unul dintre cele mai eficace în destinderea fiziologico-anatomică a omului după o muncă încordată şi istovitoare.

Incheie adresând tuturor „Spor la muncă" !

Solemnitatea s'a terminat la ora 18,30, după care asistenţa a trecut în sala de primire a cabanei F. R. Canotaj, unde s'a servit

D. Comandor Săvulescu rostindu-şi cuvântarea.

un asortat bufet. Din asistenţă s'au remarcat d-nii C. Amiral Roman August şi D. Bălan, Comandor A. Negulescu, Secretarul General al Ligii Navale Române, Comandorii : Petrovici Mişu, Niculescu, Coculică, d-na şi d-l Cpt. C-dor Eugen Săvulescu, Preşedintele F. R. Canotaj, d-na şi d-l Lt. C-dor I. Receanu, Secretarul General al F. R. Canotaj, Lt. C-dori : I. Stoian, Ioachim, Popovici Horia, Horodincă, d-na şi d-l Lt. C-dor Levitchy, d-na şi d-l Căpitan Savopol, d-na şi d-l Căpitan Brânzea. D-nii : Tiberiu Grad, membru în comisia F. R. Canotaj, A. Ştefănescu (Distribuţia) membru al F. R. Canotaj, Stösel Frideric, delegatul O. S. P.-eului în F. R. Canotaj, d-na şi d-l I. Kindler de la A. S. Astra, Alfons Mohr, Preşedintele Clubului Nautica şi Presa, reprezentată prin d. Cristian Teodorescu, Lt. Paul Epureanu şi d-na Petruţa Năstase de la Presa Sindicală, precum şi o numeroasă asistenţă, compusă din funcţionari şi funcţionare din S. S. al Marinei şi tineri şi tinere sportive studenţi şi şcolari iubitori ai sportului cu vâsle.

LOCOT PAUL EPUREANU
Secretar de presă

Deschiderea cursurilor de instructori de înnot.

In prezența d-lui Amiral P. Bărbuneanu, Ministru Subsecretar de Stat al Marinei, a d-lui G. Vântu, Ministru Subsecretar de Stat la Interne și a d-lor : Virgil Ioan, Președintele U. F. S. R., Iuliu Orban, delegatul O. S. P.-ului în Comisia Interimară U. F. S. R., Profesor I. Roșeală, delegatul A. N. E. F., Colonel C. Teacă delegatul I. M. E. F., Inginer A. Diaconescu, Comandor de Marină Levinski, Lt. Comandor I. Stoiculescu, Secretarul General al F. R. de Natație, etc., a avut loc în ziua de 18 Aprilie a. c. la cabana Federației de Canotaj, inaugurarea deschiderei cursurilor de instructori de înnot, de sub auspiciile F. R. de Natație și Organizația Sportului Popular. Cu această ocazie d-l C. Amiral Adj. N. Fundățeanu, F. R. de Natație a ținut următoarea cuvântare :

Astăzi se realizează primul deziderat din programul de activitate sportivă a Federației de Natație : școala instructorilor înnotători. Este aceasta o zi de înălțare sufletească pentru sportul înnotului. Este în acelaș timp și un semn al răspunderii. Zi de sărbătoare fiindcă încep să rodească eforturile pe cari Comitetul F. N. numai după câteva săptămâni dela înființarea sa, cu colaborarea pricepută a O. S. P. și sub auspiciile încurajetoare ale U. F. S. R. a reușit să pună astăzi temelia primului obiectiv cu speranța că această școală va deveni o permanență pentru difuzarea sportului natației. Răspundere, fiindcă ne dăm seama de greutăți, de lipsa mijloacelor, de fobia pentru apă a maselor, fiindcă s'a socotit sportul nobil ca scop, când el trebue să fie un mijloc de biruință care trebue să rupă pojghița indiferenței, nu din vina celor mulți, ci din a celor oficiali, cari nu și-au dat suficient silința să pună la îndemâna sportivilor și copiilor muncitorilor, lucrătorilor, funcționarilor ,intelectualilor, a tineretului școlar și universitar și tuturor claselor sociale mijloacele adequate — bazine, piscine, plaje, etc. — dar mai ales militarea propagandei pentru crearea acelui spirit sportiv, acelui duh care să ne facă să înțelegem binefacerile apei pentru educația și sănătatea fizică a neamului nostru.

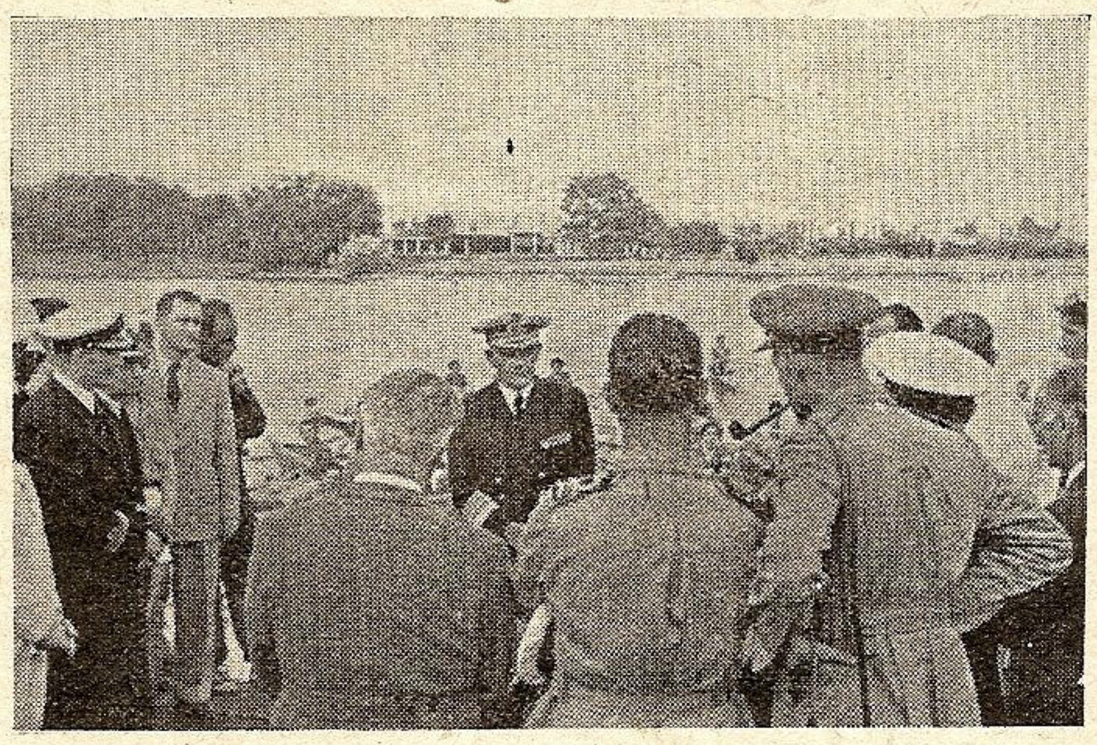
Țară înzestrată din belșug cu ape, râuri, fluvii și Mare, continuăm totuși să practicăm înnotul sporadic sau ca simplu agrement, masa cea mare a poporului stă încă cu spatele la apă, deși în trecutul nostru, strămunii noștri, nu se îndepărtau de ape și de păduri, în mijlocul cărora găseau liniștea, odihna și sănătatea fizică și sufletească. In afară de bogata nomenclatură a obiectelor de muncă și activitate în legătură cu apa, stau mărturie bătrânele balade și cântece populare în care eroi ca Gruia, Vâlcan și alții mimesc străinii prin vigoarea și istețimea înnotului, trecând Dunărea dela Giurgiu la Dârstor și până la Sulina.

Spune balada :

El înnoată ca un pește
Și ca plutele plutește
De stă omul și-l privește
Șade'n loc și se crucește

Lăsând trecutului sarcina neînțelegerii și indiferenței pentru care astăzi stăm într'o apatie condamnabilă în fața nobilului sport, iar la țară majoritatea flăcăilor și fetelor se tem de apă, trebue cei puțin de aci înainte să înțelegem că există o răspundere de care comunitatea națională e vinovată, atunci când anual se pierd prin înnec circa 1000 suflete după statisticile dela 1932—1937 și în special copii între 9—14 ani și tineri între 20—30 ani. Sunt țări mai puțin dotate în ape și totuși înnotul a devenit acolo un comandment național, iar obligativitatea înnotului pentru școlari este legată de eliberarea diplomelor în învățământul primar și universitar. Insist asupra răspunderii ce revine conducerii educației fizice și sportive a națiunii, căci în afară de crearea unui spirit sportiv care trebue să rupă cu trecutul, să distrugă apatia și teama pentru apă și să redea vigoarea fizică a tineretului, trebue să răsturnăm prejudecățile, acești tirani ai noștri, și să glorificăm mai puțin pe eroi cari salvează dela înnec pe neofiți, când ar trebui să socotim mai vrednic de lauda obștească pe acela care știe să se salveze singur.

Răspunderea ce ne-am luat-o este mare fiindcă urmărim să dăm viața unei școli care nu formează atâta antrenori, recordmeni înnotători pentru viitoare exibiții spectaculoase, ci în primul rând instructori cari își vor iubi profesiunea și vor face un apostolat, cari vor ști să se adreseze sufletului omenesc din orice strat social ar fi acela să-l înțeleagă și să fie înțeles spre a veni în contact cu apa, să practice înnotul nu numai ca o distracție ci ca o nevoie de trăire a vieții sănătoase, în raza de lumină și de soare, ca lupta și biruința fobiei de apă, de cucerire a ei, iar la sate ca necesitate de curățenie și de păstrare a bărbăției care cultivă supleța și reflexele. Trebue să mărturisim fără înconjur, avem un tineret rezistent format la munca agricolă și în fabrici, dar de un tip muscular inferior și cu reflexe needucate în comparație cu tineretul anglo-saxone cari practică de decenii toate sporturile. Pentru intelectuali nu există un sport mai complet și care să dee un caracter de refacere energiei irosite în birourile nehigienice sau aglomerate.



D. Amiral P. Bărbureanu rostindu-și cuvântarea.

Alții au pregătit cu rost și cu sens week-endul săptămânal. Când vom reuși și noi să trimitem obligatoriu sau să convingem masele să iasă la înnot, nu ca agrement ci ca necesitate și grije pentru reeducarea și păstrarea vigoarei românești de viitor ?

Menirea Federației de Natație este să lupte și va lupta ca fiecare instituție, fiecare fabrică, fiecare oraș și sat să aibă bazinul de înnot, plaja cu soare, iar acolo unde apa lipsește să se organizeze mijloacele eftine de transport spre bazinele sau stațiunile de înnot. Iată de ce Federația de Natație vede în crearea școlii de instructori înnotători, simbolul conștiinței înnotului în masele populare.

Domniile Voastre, viitori absolvenți ai școlii de instructori de înnot vă revine sarcina și misiunea să duceți în fiecare colț de țară în fecare fabrică, în fiecare instituție publică sau particulară, în fiecare sat și oraș, lumina sfaturilor și deprinderilor sănătoase ale practicei înnotului, a distrugerii fricei de apă și a necesității contactului cu apa.

Trebue să convingem pe toți că practica înnotului este o poliță de asigurare a riscului vieții, dar mai mult o poliță de asigurare a sănătății și de utilitate socială primară.

Dacă școala de cadre este o speranță că mergem pe drumul realităților, aceasta presupune că trebue să dispunem de mijloace.

Fără aceste mijloace — bazine piscine acoperite — care să asigure continitatea sportului înnotului tot timpul anului, școala rămâne fără viață. Aci intervine misiunea oficialității, datoria Statu-

Tinere şi tineri vâslaşi ascultând cuvântârile ce s'au rostit.

lui. Bazinele de înnot să fie mai puţin obiecte de lux, de exibiţii corporale şi mănoase concesiuni şi mai degrabă centre de propagarea sănătăţii şi educaţiei sportive a tuturor claselor sociale.

Cheltuiala Statului pentru construirea acestor mijloace va fi recompensată însutit, spitalele care costă anual sume de miliarde, vor fi golite de surmenaţi intelectuali şi slăbănogi fizici şi colectivitatea românească va redeveni ca altă dată viguroasă, sănătoasă şi recreată sufleteşte.

Sunt opt ani de când, pe acest loc, unde stau temeliile primei cabane a Federaţiei de Canotaj, pe care am avut cinstea s'o organizez şi să o conduc 2 ani, 1936—1938, am pornit alături de un grup de inimoşi colaboratori să întărim ideea şi doctrina construirii a cât mai multe cabane şi mijloace de canotaj, fiindcă am socotit că trebue să ne adresăm tuturor claselor sociale şi nici decum unor privilegiaţi. Ideea a prins, cei ce au urmat au dus-o mai departe şi Federaţia de Canotaj este pe drumul bun, graţie priceputilor conducători.

Astăzi aceeaşi idee călăuzeşte Federaţia de Natatie. Prezenţa persoanelor de răspundere a conducerii sportive, a reprezentanţilor ministerelor interesate la regenerarea şi sănătatea comunităţii naţionale, la sportivitatea şi educaţia fizică a masselor, este cel mai bun îndemn şi sprijin pentru noi. In numele F. N. vă mulţumim cu recunoştinţă pentru îndemnul şi sprijinul ce ni-l daţi venind în mijlocl nostru. Mulţumesc călduros colaboratorilor mei dela Federaţie şi O. S. P. cari s'au ostenit şi nu şi-au precupeţit timpul pentru marea cauză care ne uneşte în cuget şi fapte. Vouă, pionerii ai practicării înnotului şi animatori ai educaţiei sportive vă punem la dispoziţie un corp de distinşi profesori şi educatori pe cari să-i iubiţi şi ascultaţ şi vă fac urarea să binemeritaţi şi să vă învredniciţi de lauda celor mulţi din massele poporului cari vă aşteaptă să le luminaţi calea spre binefacerile contactului cu apa.

Inaugurarea sezonului de natatie al Asociaţiei Sportive „Banca Românească".

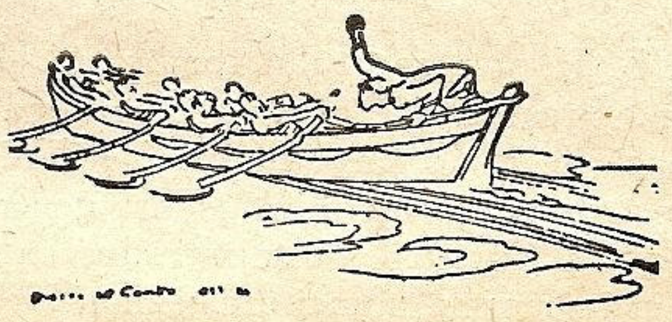
In prezenţa D-lui G. Creţianu, Director General al Băncii Româneşti şi a personalului superior de la conducerea acestei instituţii bancare, din care notăm pe Domnii : Ştefan Marinescu, directorul personalului, D. Iordan, I. C. Pilidi, M. Stematiu, M. Dumitrescu, Ş. Cantacuzino, Radu Toroceanu, etc. şi a Dlor Virgil Ioan Preşedintele U. F. S. R., Horia Dumitrescu, rectorul A. N. E. F., V-Amiral Preda Fundăţeanu, Preşedintele F. R. Natatie şi Lt. Paul Epureanu din partea Ligii Navale Române, s'a inaugurat Duminică 20 Mai sezonul de natatie al Asociaţiei Sportive „Banca Românească".

Festivitatea dela pavilionul de sport al As. Sportive Banca Românească de pe lacul Floreasca a fost deschisă de cuvântarea Domnului *Radu Toroceanu,* subdirector, animatorul regenerării fizice a personalului instituţiei şi mai cu seamă a copiilor funcţionarilor, precum şi nevoile de recreere fizică a colegilor d-sale, prin viaţa în aer liber, soare şi mişcare. După o scurtă enumerare a înfăptuirilor străine în domeniul natatiei, mişcarea cea mai perfectă şi completă pentru regenerarea şi recreerea ţesutului uman. D-sa arată motivul pentru care Asoc. Sport. Banca Românească îşi îndreaptă paşii spre sporturile nautice şi mai ales spre natatie, spunând între altele : „Am căutat întotdeauna şi mai ales în regimurile de libertate în sport să fim alături de orice manifestaţie sportivă, în special în domeniul sporturilor pe apă, adecuate personalului din instituţii, pentru completa lor perfecţiune în educaţia fizică, mişcare, aer, soare, distracţie şi poezia naturei şi mai presus de toate — economia timpului — foarte preţios pentru funcţionarii de pe lângă marile instituţii, fiind astfel alături de manifestările sportive necesare societăţii şi naţiunii".

Urmează D-l *Virgil Ioan,* preşedintele U. F. S. R., care îşi exprimă plăcerea şi bucuria că marile instituţii sunt alături de regenerarea fizică a poporului român, contrbuind astfel la scopul urmărit de U. F. S. R. D-Sa mulţumeşte Dlui G. Creţianu Dir. G-l al Băncii Româneşti pentru frumoasele realizări în domeniul sporturilor pe apă pentru Instituţia pe care o conduce.

In aceiaşi ordine de idei, ia cuvântul D-l V. Amiral *Preda Fundăţeanu,* Preşedintele F. R. de Natatie, care spune că realizarea Bărcii Româneşti trebue să-şi atingă scopul suprem al sportului : regenerarea fizică şi spirituală a personalului Băncii Româneşti şi a familiei lor.

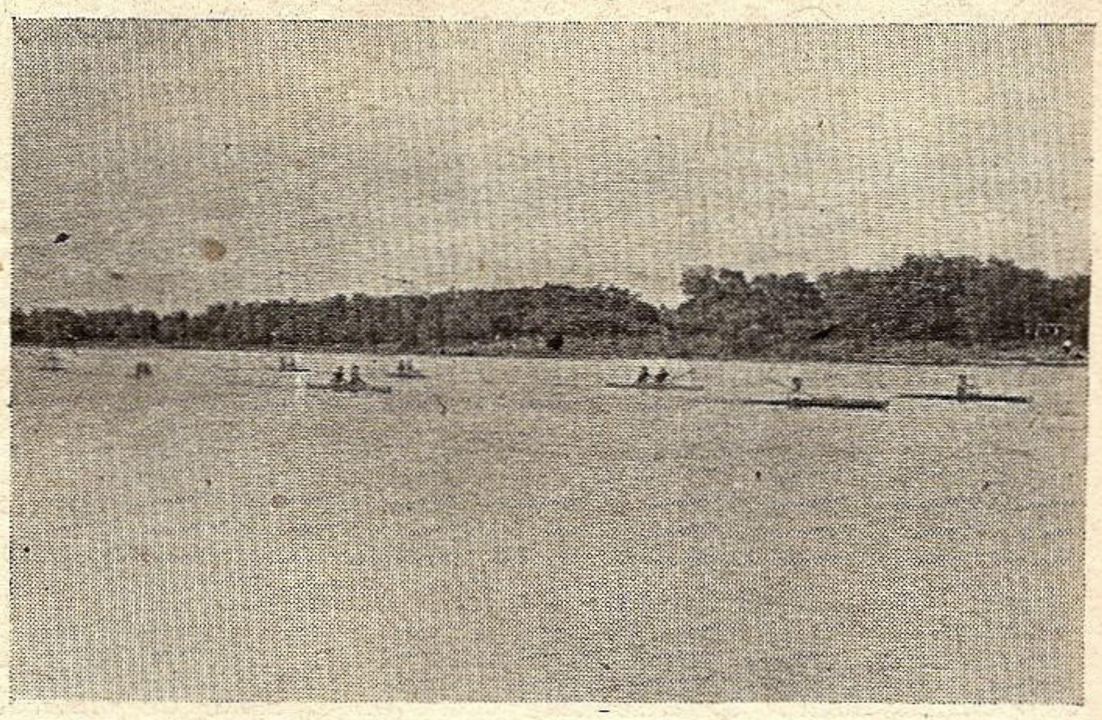
Seria cuvântărilor o încheie D-l *Emanoil Tomescu,* Preşedintele Comitetului pe Intreprindere al Funcţionarilor Sindicalizaţi din Banca Românească după care urmează o reuşită demonstraţie de înnot şi polo pe apă, executate de şcoala maestrului *Toma Panaitescu,* care în undele apei şi în jocul sănătos al razelor de soare arată numeroasei asistenţe, plăcuta recreaţie spirituală şi fizică a corpului uman în marele refugiu al vieţii noastre de muncă, natura cu poezia şi priveliştile ei picturale. Liga Navală Română, transmite pe această cale felicitările ei Direcţiei generale, funcţionarilor superiori şi Asociaţie Sportve şi Culturale a Băncii Româneşti pentru stăruinţa, munca şi sufletul ce-l depun în a duce cât mai departe dragostea de undele apelor româneşti, prin natatie, canotaj şi sportul cu pânze, intreţinând prin aceasta în sufletul tineretului, bărbaţilor, şi copiilor, spiritul solidar al marinarului român şi mai presus de toate contribuind la recreerea şi educaţia fizică a personalului familiei şi copiilor lor, prin cel mai complect şi eficace sport, înnotul.



Deschiderea sezonului de Regate pe lacul Snagov.

In prezenta înalților demintari ai misiunilor sovietice și aliate și a d-lui Amiral *P. Bărbuneanu,* Ministrul Subsecretar de Stat al Marinei s'a desfășurat pe lacul Snagov, sub auspiciile Yacht-Clubului București primele Regate de yole, cu titlul de antrenament, la care au luat parte ofițeri din diferite misiuni aliate, ofițeri din Marina Regală Română, precum și membrii Yacht Clubului București, de sub Vice-Președenția d-lui *Robert Fournaraki.* In cadrul unui timp admirabil pentru sportul cu vele, yolele au făcut frumoase volte și manevre atrăgând admirația întregei asistențe, care a fost impresionată în acelaș timp și de frumosul nostru lac al Snagovului, o demnă creație a Președintelui Yacht Club București, d-l *N. Caranfil.* Sportul Velelor s'a bucurat de o aleasă asistență în care s'au remarcat : d-na și d-l Amiral Bogdenco, din misiunea Sovietică, d-na și d-l Bova Scopa, Ministrul Italiei, d-na și d-nul Amiral P. Bărbuneanu, Ministrul Marinei, d-l Colonel Burland din misiunea Engleză, d-na și d. Bonniver, d. Yan Ströhlem, Atașat la legația Elvețiană, d-nii : Romalo, Lucian Grecianu, Otto Stern, Ad-tor la Astra Română, Comandor Popovici, Cpt. Comandor Alex. Bercea și V. Geles, din comisia F. R. Vele, etc.

In primii pași ai noului sezon sportiv nautic, Yacht Club București și admiratorii sportului cu Velle, au înscris un frumos început, pe care-l dorim cât mai spornic, ducând astfel dragostea de ape românești și suflul spiritului marinăresc, pe tot întinsul Dunării, al Mării și al pământului românesc.



Defilarea ambarcațiunilor societăților sportive.

Deschiderea cursurilor de vele.

In prezența d-lui *Virgil Ioan,* Președintele Comsiei Interimare U. F. S. R. și a d-lui *Robert Fournaraki,* Președintele Comiseii de Vele, s'a făcut Joi 19 Aprilie a. c. la sediul F. R. Vele, din cal. Dorobanților No. 105 (fab. Tudor) într'o frumoasă și sportivă ambianță, deschiderea cursurilor de inițiere a sportului de Vele, predat de d-l Cpt. Comandor *Alex. Bercea* din S. S. Marinei. In introducere a luat cuvântul d-l *Robert Fournaraki,* Președintele F. R. Vele, care a desvoltat necesitatea unei extinderi technice a sportului de Vele, în cadrul U. F. S. R. și a sportului românesc. Urmează d-l Virgil Ioan, Președintele U. F. S. R., care remarcă munca depusă de F. R. de Vele ca una care face sacrificii pentru a promova dictonul „sport pentru sport" și adaogă că acest sport trebuiește introdus cu ajutorul O. S. P.-ului, și în masele muncitorești, mai ales în masele muncitorilor constructori în lemn, cari ar putea da foloase reale la construirea de ambarcațiuni la noi în țară, lucru de care se simte mare nevoie. Ia cuvântul apoi d-l Cpt. Comandor *Alex. Bercea,* care desvoltă în introducere, poezia sportului de vele, idealismul creiat de egocentrismul omenesc, șlefuirea caracterelor, care devin austere, perfecte și drepte, în fața luptei pe apă, pentru sport și sănătate. In continuare d-l Lt. Comandor *I. Receanu,* Secretarul G-l al F. R. Canotaj aduce cuvântul de unire al celor două federații, pe care nu le despart decât technica, elementul de bază fiind acelaș. Urmează d-l *V. Toroceanu* de la Banca Românească, care vorbind în numele marilor instituțiuni cu secții de sporturi nautice, se alătură de F. R. Vele, cu toată puterea și căldura pasiunii de apele românești. După aceasta d-l Cpt. Comandor Alex. Bercea își începe cursul d-sale, cu aceiași meticulozitate, cu care un institutor arată elevilor din prima clasă A. B. C.-ul marinăresc. Trebuie să omagiem predarea cursului de Vele, a d-lui Cpt. Comandor Alex. Bercea, ca unul care desvoltă tuturor inițierea atât de frumoasă în tainele marinărești a corectului sport nautic. Lecția d-sale a fost un adevărat regal sportiv și marinăresc, și a fost urmărit de asistență cu cel mai viu interes. Au asistat la această solemnitate, pe lângă un numeros public, amator de sportul velelor și emeriții pânzari, d-na Elena Fournaraki, d-nii Henry George August, Președintele clubului nautic „Dor de Ducă", Lt.-C-dor de marină I. Stoian, A. Zamfirescu (Y. C. B.), P. Balș, Kindler, etc. Solemnitatea s'a desfășurat într'o atmosferă marinărească, încadrată de două frumoase starturi în miniatură, de tablouri marine și trofee obținute la cursele și campoinatele de regate române și internaționale, și s'a terminat prin amintirile povestite de navigatorii români din epoca de înflorire a sportului de vele.

In primul rând al asistenții, dela dreapta la stânga: d-nii amirali Păiș, Bălan, Bărbureanu și d. Neagu Boerescu.

Cuvânt introductiv la cursul de iniţiere teoretic al Federaţiei Române de Vele.

Federaţia Română de Vele, recent constituită al cărei principal scop este promovarea şi desvoltarea pe o scară cât mai întinsă, a sportului vele în ţara noastră, a luat hotărârea ca, în vederea deschiderei apropiate a sezonului sportiv, să organizeze un curs preliminar de iniţiere teoretică, iniţiere pe care o socoteşte strict necesară pentru cei ce doresc să practice acest sport.

Spre deosebire de celelalte sporturi, sportul velei incumbă anumite cunoştinţe teoretice care nu sunt deloc simpliste, ba dimpotrivă, pe măsură ce ambarcaţiunea utilizată creşte în dimensiuni, aceste cunoştinţe se amplifică, cerând multă practică pentru executanţi şi studii destul de complicate pentru conducători. Să nu uităm că la origină acest sport constiuia o meserie, şi una dintre cele mai grele, meseria de marinar. Pentru a naviga pe un yacht de crucieră trebuie să cunoşti navigaţia (care implică cunoştinţe de matematici şi astronomie) să cunoşti geografia maritimă, manevrele, meteorologia, regulamentul abordajelor, dreptul maritim, etc. Şi fiecare din aceste cunoştinţe au format şi formează un curs special, care se studiază în şcolile de marină. Dar, nu este cazul să vă speriaţi, deoarece intenţia noastră nu este de a face din dvs. nişte navigatori emeriţi, ci numai de a vă pune în situaţia să puteţi practica acest agreabil sport în condiţiuni de o mai mică amploare, fără riscuri de accidente regretabile. Mare parte din dvs. aveţi deja unele cunoştinţe practice în această direcţie şi scopul urmărit de noi este de a vă complecta aceste cunoştinţe cu strictul necesar teoretic, astfel încât, să puteţi practica mai departe sportul velei cu mai mult succes. După cum dvs. ştiţi prea bine, materialul întrebuinţat în acest sport, nu numai că este enorm de scump, dar în momentul de faţă el nu poate fi procurat sau înlocuit şi, în aceste condiţiuni, este cazul să luăm toate măsurile pentru a evita deteriorarea sau pierderea lui. Ca urmare, *Federaţia de Vele a prevăzut în statutul său că, asociaţiile sportive de specialitate vor putea încredinţa astfel de ambarcaţiuni numai posesorilor unui brevet de conducere eliberat de federaţie.* Nu trebuie să traduceţi această măsură ca o piedică pusă în calea dvs. ci ca un stimulent pentru sârguinţă şi perseverenţă în scopul de a putea fi cât mai curând promovaţi în categoria „SKIPPER" (conducător).

Nu uitaţi însă că cel mai bun mijloc de a obţine această avansare este de a face cât mai multă practică pe lângă cei ce ştiu deja să conducă o barcă cu vele, că nimeni nu s'a născut învăţat şi că, fiecare la rândul lui a fost mai întâi elev şi apoi în stare să înveţe pe alţii. Pentru propagarea acestui sport intenţionăm a impune posesorilor de brevete obligativitatea ca în fiecare an, fiecare brevetat să prezinte la examen doi candidaţi pe care i-a pregătit la practică. Aceasta sub sancţiunea anulării brevetului. In acest mod propagarea se va face în serie geometrică, dublă. Cursul pe care îl inaugurăm astăzi, sub auspicile nouei Federaţii şi pe care am avut cinstea să-l desvolt, în parte şi în anii precedenţi, sub auspiciile Federaţiei de Sporturi Nautice, fără însă să-l termin vreodată din cauza evenimentelor, va cuprinde următoarele capitole:

1. Părţile componente ale unei nave sau ambarcaţiuni.

2. Nomenclatură marinărească. La acest capitol, ţin să vă atrag atenţia că marinarii şi yachtmanii au un limbaj al lor caracteristic care, pe lângă faptul că-i face să se înţelegă cu mai multă uşurinţă, creiază între ei o atmosferă cu adieri de briză marină, cu miros de parâme cătrănite, cu clipocit de valuri. Şi dvs. trebue să ajungeţi în stiuaţia de a vă integra în această ambianţă plăcută.

3. Navele cu vele — arborada, velatura, manevrele.

4. Noţiuni de stabilitate.

5. Manevra ambarcaţiunilor cu vele.

6. Regulamentul abordajelor.

7. Regate, yachting — regulamentul regatelor cu vele.

8. Noţiuni de navigaţie. Yachting de crucieră.

Inainte de a trece la desvoltarea cursului teoretic pe care ni l'am propus, voi încerca să fac unele consideraţiuni personale de ordin general asupra acestui sport şi, aşi fi foarte fericit, dacă voi reuşi să mă fac înţeles. Aceste consideraţiuni sunt bazate pe o lungă experienţă atât ca ofiţer de marină cât mai ales ca practicant al yachtingului. In general, sporturile sunt un mijloc de desvoltare fizică a individului, constituind în acelaş timp şi recreare, o destindere a sistemului cerebral. Unele sporturi sunt complecte, tinzând a desvolta în egală măsură întregul sistem muscular; altele, au un caracter parţial, contribuind la desvoltarea unor anumite părţi din acest sistem. Yachtingul însă, nu poate fi înglobat în nici una din aceste categorii. Nimeni nu poate spune că face yachting în scopul de aşi desvolta muşchii braţelor sau ai picioarelor sau abdomenului sau oricari alţi muşchi. Şi totuşi yachtingul este un sport. Ca şi gimnastica suedeză, yachtingul nu poate fi practicat ca să desvolte musculatura, ci numai ca s'o menţină şi, în mică măsură s'o întărească. Când vântul e slab aproape nu depui nici un efort, în schimb, când vântul e tare sau te prinde furtuna, atunci trebuie să munceşti din greu, aşa cum ai munci la arat, la săpat sau la căratul grânelor cu sacul. Această muncă te oţeleşte, îţi menţine musculatura dar, neavând continuitate, nu ţi-o desvoltă. Ca atare, pentru a practica sportul velelor este necesar ca, în prealabil sau concomitent, să practicaţi alte sporturi pentru desvoltarea musculaturei, fiindcă sunt foarte dese cazurile când este necesar să ai suficientă forţă fizică spre a face faţă împrejurărilor. Faţă de această situaţie, este normal să se nască întrebarea: ce rost mai are acest sport dacă nu contribue la desvoltarea fizică a individului? La această întrebare voi răspunde cu o definiţie personală a acestui sport:

„Yachtingul este un sport recreativ care, dacă nu are o contribuţie în desvoltarea fizică a individului, contribue însă în largă măsură la desvoltarea lui spirituală".

Acastă afirmaţiune pare, la prima vedere, destul de îndrăsneaţă ca, un sport, să se adreseze în primul rând spiritului şi în foarte mică măsură fizicului. Şi totuşi, acesta este adevărul.

Pe lângă cunoştinţele technice marinăreşti, pe care şi le însuşeşte un yachtman îşi desvoltă din plin următoarele calităţi de ordin spiritual:

1. Judecare clară şi rapidă a situaţiei. *Atât în timpul unei navigaţii de plăcere cât, mai ales în timpul regatelor se ivesc adesea situaţiuni critice de moment care cer o rezolvare instantanee. In astfel de situaţiuni timpul joacă un rol de factor principal; el nu permite tatonări, ezitări sau formulări de ipoteze. Soluţia cea mai bună trebue aleasă în mod fulgerător fiindcă de ea depinde, de cele mai multe ori, soarta ambarcaţiunei şi chiar a echipajului.*

2. Hotărâre promptă şi execuţie rapidă. *Dacă în viaţa de toate zilele, judecarea unei situaţii nu cere a fi urmată de o hotărîre imediată, în sportul nostru, hotărârea tre-*

bue să coincidă în timp cu judecata, iar execuţia trebue să fie atât de rapidă, încât factorul timp să nu fie un duşman ci un aliat. Pentru acasta se cer reflexe bine desvoltate.

3. Curaj şi calm în situaţiile critice. *Imaginea pe care fiecare din noi şi-o reprezintă în minte, atunci când este vorba de un yachtman, este aceia a unui bonhomme cu pipa în colţul gurei, privind nepăsător în zare. Dar această imagine este oarecum falşă fiindcă, sub o aparenţă de nepăsare yachtmanul struneşte în frâu, cu o mână sigură, un pachet de nervi şi senzaţii la fel cu ale celorlalţi muritori; iar când e vorba să acţioneze, curajul să e tot atât de mare ca şi aparenţa nepăsărei sale. A fi yachtman înseamnă a şti să te domini, să-ţi stăpâneşti nervii şi să le comanzi.*

4. Prudenţă şi previziune. *Un adevărat yachtman nu se lasă să ajungă în situaţie critică pentru ca apoi să aibă ocazia de a-şi pune în valoare calităţile ce posedă şi pe care va avea s'o rezolve, ţinând mai ales seama de elementele naturii cu care va avea să lupte; îşi va croi un plan de acţiune, va fi deci prevăzător. Sigur că nu va putea prevede toţi factorii ce intervin mai apoi şi astfel, va avea suficiente ocazii să-şi desfăşoare talentele sale de adevărat yachtman. El nu caută pericolul şi dacă are posibilitatea, îl ocoleşte. Zicala franţuzească „cine riscă câştigă", în cele mai multe cazuri, nu este aplicabilă în yachting. Temeritatea este spectaculoasă dar şi periculoasă; prudenţa, poate lăsa impresia de frică, dar te scuteşte de neplăceri şi regrete postume.*

5. Spirit combativ. *Yachtmanul nu este fricos. El trebue să fie capabil să lupte cu curaj cu elementele deslănţuite ale naturii, să le combată utilizând toate facultăţile sale şi să nu se lase niciodată învins. Dar, în afară de elementele naturi în întrecerile sportive pe care le numin regate, yachtmanul luptă şi cu ceilalţi concurenţi şi, în această luptă, trebue să fie animat de un înalt spirit combativ. Cine evită sau renunţă la luptă nu va câştiga nici odată o regată. In această întrecere yachtmanul adoptă o tactică de luptă dictată de situaţie. In genre, această tactică constă în a împiedica pe altul aflat în urmă să-i treacă înainte pentru a-i lua locul. In ambele cazuri trebue să dea o luptă strânsă până în momentul când, obţinând o poziţie avantajoasă, domină adversarul şi îl lasă în urmă.*

6. Spirit de echipă. *Acest spirit de echipă se manifestă pe două planuri. Pe primul plan este spiritul de care trebue să fie animaţi coechipierii aceleeaşi ambarcaţiuni. Intre ei trebue să existe o pretenie afectuoasă şi un perfect acord. Ei trebue să asculte şi să execute prompt comenzile şefului (skipperului). Printr'o practică îndelungată şi repetate antrenamente, acordul ce trebue să dăinuiască între coechipieri devine reflex şi numai în acest caz echipa, sudată ca un singur om, va fi capabilă să obţină frumoase succese.*

Pe planul al doilea, este spiritul de echipă ce trebue să anime pe echipierii din acelaş club în regatele intercluburi. In acest caz echipierii aceluiaş club adoptă o tactică comună şi se ajută reciproc în luptă contra adversarilor. In această luptă, foarte adeseóri se prezintă cazuri când un echipier trebue să renunţe la succesul personal pentru succesul comun. Această renunţare trebue făcută fără reticenţe şi fără regrete.

7. Lealitate şi generozitate. *Yachtmanul este un om leal şi generos. El iubeşte adevărul şi dreptatea şi nu poate suferi minciuna. Aceste calităţi esenţiale îşi au obârşia în mediul în care se practică acest sport. Sufletul individului, atunci când se află între albastrul cerului şi al apei, se descătuşează de carcasa ómenească şi se apropie de Dumnezeire. El uită de griji, de necazuri şi de toată răutatea omenească. El devine generos; sufletul i se inobilează şi, în relaţiile cu ceilalţi semeni, adoptă o atitudine deschisă, cavalerească iar întrecerile sportive iau caracterul unui admirabil fair-play.*

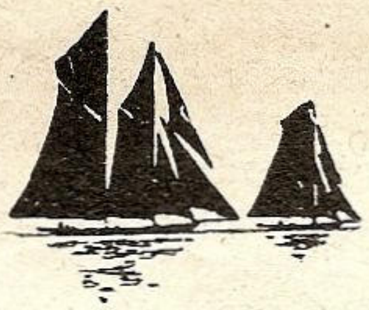
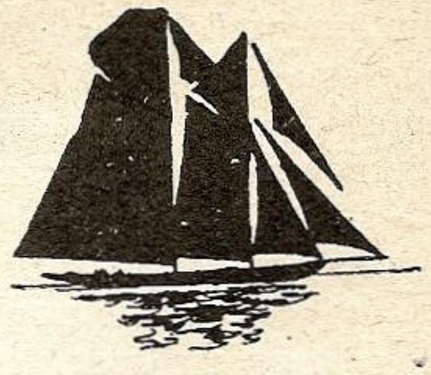
Meschinăria nu se poat cuibări între cei ce s'au înfrăţit cu vântul, cu apa şi cu cerul.

8. Camaraderia. *Cine a umblat prin porturi a putut constata că deseori marinari de naţionalităţi diferite cari nu s'au văzut nici odată, debarcând la uscat şi întâlnindu-se în câte un local, se aşează la aceiaşi masă şi, din vorbă în vorbă se împrietenesc şi, tot timpul cât rămân în port sunt nedespărţiţi. Eu am văzut deseori marinari sărind în ajutorul altor marinari şi acceptând orice risc numai pentru motivul că era vorba de nişte camarazi de breslă. Sigur că prin această atitudine marinarii şi-au atras o faimă urâtă, dar, vă rog să mă credeţi că, în general nu o merită, la mijloc fiind vorba de o camaraderie internaţională, neînţeleasă majorităţii celor ce trăiesc pe uscat. Această afinitate camaraderească este născută din mediul comun, diferit de cel obişnuit, în care îşi duc viaţa marinarii.*

Ei bine, la fel ca şi marinarii, yachtmanii înfruptându-se din această atmosferă de apă şi cer, devin nişte perfecţi camarazi şi între ei se naşte o ambianţă plăcută de prietenie afectuoasă.

9. Demntitatea. *Din lupta pe care o duce cu elementele naturii, din aceste crâmpee de viaţă trăită în mijlocul naturii şi în contact cu semeni croiţi dintr'o bucată, yachtmanul învaţă să aibă încrédere în propriile-i forţe şi această încredere îl face să-şi înalţe fruntea, să devină demn, să ţină la onoarea sa şi să respecte onoarea altuia.*

Toate aceste calităţi de ordin spiritual sunt în genere atribute ale caracterului. Şi atunci, putem spune în concluzie, că yachtingul este o şcoală a caracterelor. Cine vrea să practice sportul velei numai pentru simplul motiv de a-şi desvolta fizicul, greşeşte. Cine vrea însă să-şi apropie şi să-şi desvolte calităţile spirituale expuse mai sus, să se înscrie în rândurile yachtmanilor şi nu numai că nu va avea nimic de regretat dar va avea unele satisfacţii sufleteşti pe care nu le va putea găsi uşor în altă parte. Şi fiindcă am trecut într'un domeniu de ordin sufletesc voi încerca să vă redau câteva din plăcutele senzaţii pe care le guşti atunci când practici acest sport. In primul rând, atmosfera în care te mişti, aerul pe care-l respiri, este de o puritate perfectă, fiindcă elementul în care se practică acest sport este lipsit de praf, de fumul uzinelor, de orice miasmă neplăcută. Aci simţi cum plămânii se îmbată cu acest aer pur şi neviciat şi, ca o consecinţă, te simţi mai tânăr, mai uşor, ai impresia că pluteşti. Membrele se desanchilozează, judecata devine mai clară, mai ageră. Dacă adaugi şi peisajul plăcut ochiului în această simfonie de albastru senin, ai impresia că te-ai trezit deodată într'o altă lume, într'o lume de basm şi că tu, cel de azi, nu mai eşti acelaş de ieri şi de întotdeauna. Această senzaţie, în această ambianţă diferită de obicinuit, are darul de a schimba întreaga structură interioară a insului, transformându-l dintr'odată în altă fiinţă, de o puritate spirituală nebănuită. In această predispoziţie sufletească, omul uită de tot ceiace este pământesc, de lupta pentru existenţă, de răutatea şi meschinăria omenească, întrun cuvânt, de tot ceiace noi numim impropriu civilizaţie. Sufletul lui se confundă cu mediul înconjurător. Am putea numi această transformare „reîntoarcerea la natură" şi, niciunde nu veţi găsi redat mai convingător acest fenomen de mimetism ca în cărţil originalului Alain Gerbault: Seul à travers

L'Atlantic şi A la poursuite du soleil. Cine a avut ocaziunea să navige la larg, la bordul unei ambarcaţiuni cu vele, este imposibil să nu fi simţit această transformare a stării sufleteşti, această descătuşare a sufletului şi vă poate confirma adevărul spuselor mele. Dintr'unul din cântecele de nostalgie ale marinarilor, pe care ei le cântă strânşi la prova sau la piciorul catargului, în nopţile cu lună, când briza mării aduce adieri de depărtări şi adâncuri, mi-au rămas câteva crâmpee, pe care le găsesc foarte sugestive pentru susţinerea afirmaţiilor mele, iată-le :

Sărutul fierbinte al unei fecioare,
Nu-ţi lasă în suflet ce poate să-ţi dea
Apusul de soare pe n'tinsul de mare,
Sau clipa, când cade în ape o stea.
şi mai departe....
De huma vieţii mai e o scăpare ;
De-i searbăd pământul iar gându-i hoinar
Iti lasă ţărâna şi fii marinar.
Găseşti fericirea pe 'ntinsul de mare,

(Pasă-mi-te, lupii de mare au, în argoul lor, expresii disprețuitoare ca : humă, ţărână, pentru tot ce este pământesc).

Sigur că, mulţi din Dvs. vor avea cândva fericirea de a naviga cu vele şi pe mare,. Să sperăm că timpul constructiv al păcei va reda amatorilor bucuria de a pluti nestingheriţi spre orizonturile albastre. Până atunci, să ne mulţumim cu plăcerea pe care ne-o dă sportul velelor pe lacurile din jurul capitalei sau la Snagov. Diferenţa nu e prea mare şi activitatea de aci ne va servi ca un antrenament pentru mare. In ultimii ani sportul nostru s'a mărginit la aceste lacuri şi mare parte din Dvs. au petrecut clipe agreabile cu ocazia regatelor desfăşurate la Herăstrău sau la Snagov. Pentru mine, o regată cu vele este cel mai plăcut spectacol, atunci când sunt spectator şi cel mai agreabil sport, atunci când sunt concurent. Dacă privesc în urmă, aducându-mi în minte cele mai plăcute amintiri din viata, printre acestea. regatele la care am participat se plasează pe primul plan. Cei care dintre Dvs. n'au avut încă ocazia să participe ca concurenţi într'o regată, să sperăm că prin sârguinta si perseverenţă vor ajunge cât mai curând să guste din senzaţiile pe cari le are un yachtman când îsi pregăteşte cutterul pentru regată. când semnalele de plecare încep să se succeadă cu preciziune matematică, în timpul celor 5 minute dinaintea plecării, pe timpul parcursului în luptă cu adversarii si apoi, în discuţiile amicale si interminabile ale fiecărei faze niteresante din timpul parcursului după terminarea regatei. Si toate acestea se petrec într'o atmosferă de prietenie şi de fair-play cum nu pot fi întâlnite uşor în altă parte.

Din cele expuse mai sus, nu ştiu dacă am reuşit să mă fac pe deplin înţeles. In concluzie, intentia mea a fost să vă arăt care sunt foloasele pe care fiecare din Dvs. le poate trage din practicarea acestui sport ; că aceste foloase pot fi considerate, în mod aproape exclusiv, de ordin spiritual ; că sportul velelor contribue în largă măsură la formarea caracterului : că yachtmanii activează într'o ambianţă de înaltă sportivitate şi ţinută morală şi că, cei care doresc a se integra în această ambianţă de înaltă sportivtiate şi ţinută morală şi că, cei care doresc a se integra în această ambianţă, trebue să se se adapteze ei, să devină oameni întregi.

Dar, ia afară de latura individuală, yachtingul mai are şi o latură generală, privind întreg poporul românesc, i-am putea spune o latură naţională. Poporul nostru a fost întotdeauna un popor terestru legat de pământ El a privit apa ca pe un duşman pericolus şi nu ca pe un aliat foarte folositor. Aşi da o prea mare extindere expunerii mele dacă aşi căuta să vă arăt importanţa pe care au avut-o şi o au apele în viaţa popoarelor. Din cauza repulsiunii pe care poporul nostru a avut-o pentru apă, această importanţă n'a fost înţeleasă până acum decât de o foarte mică parte dintre români. Unul din scopurile principale ale sporturilor pe apă trebue să fie acela de a împrieteni poporul nostru cu apa, de a-l face să vină în contact cu ea şi cu tot ce este legat de ea, pentru ca astfel să-i înţeleagă imensa însemnătate în viaţa economică şi politică a ţării.

Sportul velelor are o obârşie destul de îndepărtată în ţara noastră. Astfel, către sfârşitul veacului trecut a avut loc la Sulina o regată cu vele, iar cupa pusă în competiţiune se păstrează şi azi. Tradiţia velelor a fost menţinută cu succes de bătrânul şi gloriosul brick „Mircea" începând din anul 1882.

In 1921 a luat fiinţă la Constanţa Yacht Clubul Regal Român.

Pe atunci el poseda un singur cutter cu derivor mobil, care se numea „Iris". Ulterior, a intrat în proprietatea Yacht Clubului cutterul „Domniţa Ileana" din clasa 6 metri. In 1930 parcul C. R. R. se îmbogăţeşte cu încă două cuttere ale Principesei Ileana aduse din Suedia : „Isbânda" şi „Iscoada'. In 1931 este adus în ţară primul cutter din clasa „Star" şi, cam în acelaş timp, încep să apară primele cuttere mai mari, de crucieră. Dar, până în 1935 nu are loc nici o regată, acest sport mărginindu-se numai la navigaţia de plăcere. In 1925 au loc primele regate de cuttere clasa „Star", organizate conform cu regulamentul internaţional al regatelor cu vele.

De atunci, în mod crescând, a sporit flota de ambarcaţiuni cu vele în ţara noastră şi, în fiecare vară au avut loc, atât la Constanţa cât şi al Bucureşti, numeroase manifestări de acest gen. In acest interval, culorile noastre au fost reprezentate de 6 ori în regate internaţionale în ţară şi străinătate.

Războiul a găsit sportul velelor în plină ascensiune la noi, dar odată cu venirea lui, avântul a încetat. Mare parte din ambarcaţiuni s'au distrus şi s'au pierdut. Totuşi, în clipele de răgaz, sau organizat, din când în când, regate pe Herăstrău sau la Snagov. Cu ceiace ne-a mai rămas trebue să pornim din nou la lucru intens pentru o cât mai mare desvoltare a acestui sport în ţara noastră. Anul acesta se împlinesc 10 ani dela primele regate ce au avut loc în 1935 la Constanţa. Sperăm ca, cu ocazia acestui jubileu, concurenţii de atunci, olds-boy-i de azi,

să se întâlnească într'o regată comemorativă cu succesorii şi elevii lor de azi.

Inainte de a încheia această introducere, cred că sunt în asentimentul Dvs. de a aduce aci, din partea tuturor celor ce s'au simţit şi se simt legaţi în mod indestructibil de acest sport, mulţumirile noastre cele mai călduroase D-lui Robert Fouranarache Preşedintele Federaţiei de Vele care a fost şi este unul dintre promontorii sportului cu vele în ţara noastră, căruia i-a dat totdeauna un important sprijin moral şi material şi pentru a cărui desvoltare a lucrat cu pasiune, cu perseverenţă şi, trebue să mărturisim, cu un deosebit succes. Ţin a-i mulţumi deasemenea în numele Dvs. şi al meu personal pentru modul graţios în care a pus la dispoziţie această sală pentru cursurile noastre. Exprim mulţumirile noastre D-lui Preşedinte al U. F. S. R. care a înţeles necesitatea creerei Federaţiei de Vele şi ne-a dat aprobarea şi sprijinul D-sale în acest scop, precum şi pentru faptul că ne-a onorat cu prezenţa D-sale la această şedinţă inaugurală.

In numele Federaţiei de Vele, aduc mulţumiri D-lor Membri din Comitetele de conducere ale UFSR, OSP şi Federaţiilor surori de nataţie şi canotaj, pentrucă ne-au onorat cu prezenţa Dumnealor. Această prezenţă are un înţeles semnificativ ; anume că, toate sporturile sunt strâns unite în urmărirea aceluiaş ţel : *educarea fizică şi spirituală a tineretului, pentru ca bărbaţii şi femeile de mâine să fie întregi la minte, la suflet şi la corp, pentru binele lor personal, pentru binele ţării.*

Concursul de Yole Y. C. B. — Telefon Club.

Sub auspiciile Yacht-Clubului Bucureşti, şi sub conducerea d-lui Lt .Comandor *I Stoian,* s'a desfăşurat Sâmbătă 19 Mai pe lacul Herăstrău, un concurs de Yole Olimpice cu titlul de antrenament între membrii Y. C. B. şi Telefon-Club. Menţionăm că la această probă a luat parte şi d. Comandor *I. Marston* din Marina Regală Britanică. Concursul s'a desfăşurat în patru probe cu schimbarea ambarcaţiunilor de fiecare probă. Rezultatele technice au fost :

Clasamentul parcursului

Cursa I : 1. L. Benedetti (Y. C. B.); 2. Costi Ţico (Telef.); 3. V. Gelles (Y. C. B.); 4. C-dor J. Marston (M. Brit.).

Cursa II : 1. V. Gelles; 2. L. Benedetti; 3. Costi Ţico; 4. C-dor J. Marston.

Cursa III : 1. V. Gelles; 2. L. Benedetti; 3. C-dor J. Marston; 4. Costi Ţico.

Cursa IV : 1. Costi Ţico; 2. V. Gelles ; 3. C-dor J. Marston; 4. L. Benedetti.

Clasament General.

1. V. Gelles (Y. C. B.) 13 p.; 2. L. Benedetti (Y. C. B.) 11 p.; 3. Costi Ţico (Telef.) 10 puncte.

Un echipaj britanic învingător în concursul de Staruri.

Sub auspiciile Yacht Clubudui Regal Român, a avut loc Duminică 27 Mai o regată de ambarcaţiuni tip „Star" la care au luat parte ofiţeri din Misiunile Aliate, afiţeri din Marina Regală Română şi membrii din cluburile Yacht Club Bucureşti şi Yacht Club Regal Român. Disputat pe un vânt „tare" concursul a dat loc la o întrecere strânsă care s'a terminat cu victoria echipajului : Comandor Jimy Marston şi Lt. Colonel H. Burland din Misiunea Britanică.

Invingătorii au cucerit „Cupa Y. C. R. R. S-ţii Constantin şi Elena", oferită de Yacht Club Regal Român.

Federaţia Română de Canotaj. Plan minimal de activitate pe anul 1945.

1. Inaugurarea anului sportiv al canotajului şi turismului nautic, cu deschiderea cursurilor, 24 Mai.
2. Cursuri şi antrenamente canotaj, 24 Mai—24 Iunie.
3. Concurs interclub antrenament. Regiunea Bucureşti —Lacul Herăstrău, 24 Iunie.
4. Participarea la ziua apei organizată de Liga Navală, 30 Iunie.
5. Concurs intercluburi regiunile Arad şi Timişoara 1 Iulie.
6. Crosul nautic „Dor de Ducă", 8 Iulie.
7. Cursa de fond bărci şi lotci Brăila — Galaţi organizată de Şantierele Navale Galaţi,, 15 Iulie.
8. Rezervat cluburilor bucureştene 22 Iulie.
9. Campionatul regiunei Bucureşti — lacul Herăstrău
10. Idem regiunile Timişoara şi Arad şi concursuri sindicale Bucureşti, 5 August.
11. Dată rezervată cluburilor, 12 August.
12. Participarea la Ziua Marinei organizată de Subsecretariatul de Stat al Marinei, 15 August.
13. Campionatul naţional de canotaj pe lacul Snagov, 22 August.
14. Concurs B. N. R. lacul Floreasca, 2 Sept.
15. Cupa alipirii Ardealului (Arad—Timişoara) Tur 9 Septembrie.
16. Concursuri sindicale canotaj Bucureşti 9 Sept.
17. Concurs regional Constanţa, 9 Sept.
18. Concurs Metropola—lacul Herăstrău 16 Sept.
19. Cupa alipirii Ardealului (Arad—Timişoara) retur, 23 Septembrie.
20. Concurs Y. C. B. Herăstrău, 7 Oct.
21. Concursul de toamnă al echipelor snidicale şi cupa de închiderea sezonului, a F. R. C., 14 Oct.

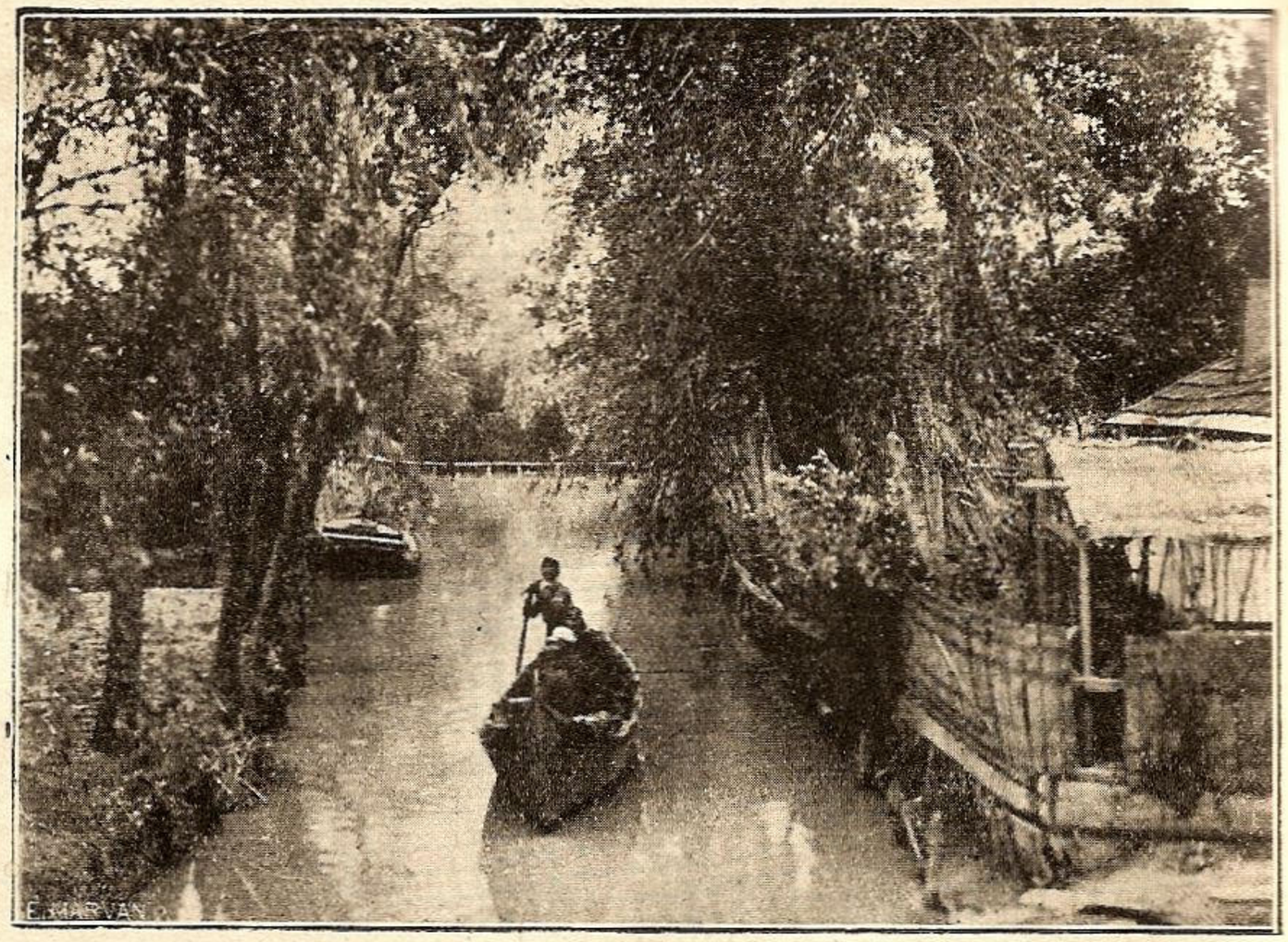
In afară de acest program calendaristic de competiţiuni şi concursuri — Federaţia Română de Canotaj — va avea un curs sezonal de cursuri practice şi teoretice de canotaj şi turism nautic, dirijat şi predat de 3 profesori autorizaţi în materie.

Federaţia Română de Canotaj îşi propune a organiza două caravane nautice cu concursul tuturor cluburilor particulare şi sindicale, pe două traseuri, de chilometraje succesive.

Problema socială a pescarilor

de

Dr. C. S. ANTONESCU
Conferenţiar Universitar



Adăpost de pescari. (Clişeu : Alex. Daia).→

In exploatarea pescăriilor României s'ar părea că stă la bază conlucrarea clasică dintre capital şi muncă, ambii aceşti factori economici fiind experimentaţi în forme şi manifestări dintre cele mai simple. Astfel apele ce constitue o parte însemnată din patrimoniul Statului ar reprezenta capitalul, iar mijlocul prin care sunt puse în valoare este munca pescarilor. Fără truda acestora din urmă, capitalul-natură nu se poate valorifica nici într'un fel. De aceia maxima folisinţă în pescării nu ar putea rezulta decât din armonioasa suprapunere şi conlucrare a celor doi factori amintiţi. Aceasta însă nu se va putea realiza decât atunci când toate suprafeţele de apă, întreţinute în condiţii optime de producţie, vor fi puse în valoare prin munca unor oameni pricepuţi în meseria lor, înzestraţi cu tot utilajul necesar unui pescărit mănos şi conştienţi că ei reprezintă un factor deloc neglijabil în economia generală a ţării.

*

Intre hotarele actuale ale ţării noastre, în suprafaţă de 237.500 Km², recensământul din 1930 combinat cu cel din 1941, arată că, la populaţia totală de cca. 16 milioane locuitori, aproape 17.000 au ocupaţie principală pescuitul şi că alţi vre-o 2000 îl practică ca ocupaţie secundară. Revine astfel câte un pescar la aproape fiecare 1.000 de locuitori.

Schimbările teritoriale din ultimii ani explică scăderea simţitoare a numărului total al pescarilor noştri. Astfel din cca. 27.000 câţi îi arată recensământul din 1930, pentru întinderea de atunci a ţării, numărul lor s'a redus acum până la cel indicat, de aproape 17.000.

Repartiţia şi densitatea lor concordă în mod normal cu regiunile de maximă activitate pescărească. Astfel în Jud. Tulcea sunt cei mai mulţi, cca. 13.000 şi această cifră ridicată indică, dela început, participarea masivă a deltei, a Razelmului şi a celorlalte lagune litorale la producţia generală a pescăriilor noastre.

Judeţul Constanţa are peste 1.000 de pescari ; Brăila peste 400 ; în Ialomiţa şi Covurlui sunt cam câte 300.

Dacă este vorba acum de repartiţia celor ce, practică pescuitul ca îndeletnicire secundară, găsim în Jud. Tulcea aproape 800 de locuitori, în Constanţa aproape 200, în Brăila peste 100, iar în Ialomiţa şi Covurlui câte mai puţin de 100.

Din simpla comparare a acestor cifre, reese limpede că, într'un judeţ bogat în ape pescăresti de prima mână (Tulcea), ocupaţia de căpetenie a populaţiei este pescăritul, în timp ce în alte judete dunărene sau maritime dar cu pronunţat caracter agricol, pescăritul mobilizează nu număr redus de brate, care îl practică ca ocupaţie principală şi secundară în proporţii ce variază dela 5:1 şi 2:1.

In jud. Tulcea raportul între cele două aspecte ale pescăritului — profesiune principală şi secundară — este de 6:1.

*

---

spunea Ovidiu, cel exilat de împăratul Augustus la Tomis, anii pierduţi înseamnă mult. Inseamnă că nu numai generaţia actuală, dar poate nici generaţia viitoare nu se va putea bucura de o Românie pescărească, cu o exploatare piscicolă făcută după toate datele pe care ştiinţa ni le pune la îndemână şi unde nici o bogăţie piscicolă, din cele care stau acum în adormire şi care trebue să fie puse în valoare, să nu rămână nefructificată.

Desigur că avem multe, foarte multe de făcut ; că la fiecare pas avem de împlinit câte o nevoie ; că trebuie să se muncească ani îndelungaţi până când să se împlinească toate. Dar cu cât vom avea mai mult de trudit, mai mult de suferit, cu atât izbânda ni se va părea mai frumoasă şi mai demnă de noi înşine, de toţi care au întrevăzut-o, şi de toţi acei care au pus umăr de umăr, voinţă de voinţă, gând de gând, pentru a o duce la deplină realizare. Niciodată nu vom spune ca am făcut destul şi nici noi singuri, ori-cât am vrea, nu vom putea fi făcut totul, spre a nu mai lăsa nimic de făcut pentru aceia care vor veni după noi. Va trebui deci, să promovăm, aşa cum s'a preconizat, învăţământul piscicol de toate gradele. Modalităţile de realizare, mijloacele care se vor pune în mişcare, energiile care vor fi întrebuinţate pentru realizarea acestei opere, rămân să fie stabilite în amănunt.

Experienţa făcută până acum va trebui ţinută în seamă şi folosită. Numai aşa se va putea păşi temeinic la drum. Dar pentru aceasta trebue „să ne facem datoria, — aşa după cum spunea comandorul Drăghicescu, comandantul şcoalei copiilor de marină, prima noastră şcoală navală, de acum 60 de ani, — celelalte sunt deşertăciuni".

„Fecicirea acestei mândre ţări nu se va dobândi decât prin preţul perpetuului devotament, din partea fiecăruia, pentru sfânta cauză comună".

Este fapt cunoscut că majoritatea pescarior noştri sunt lipoveni, neam slav aşezat mai compact în Jud. Tulcea, unde pescuesc intens în ghioluri, la Dunăre şi în mare, în faţa gurilor fluviului. Jurilofca, pe malul Razelmului, este în prezent cea mai cunoscută aşezare a lor. Aşezări sporadice de pescari lipoveni mai sunt la Caracliu în Jud. Brăila şi la Ghizdăreşti în Ialomiţa.

Admirabili muncitori de apă, ei constitue pentru pescăriile României un element de valoare atât prin numărul lor, cât şi prin iscusinţa şi priceperea de care dau dovadă în practicarea meseriei.

Dintre pescarii români, răspândiţi în satele de pe malul Dunării, cei mai cunoscuţi sunt turtucăienii, specializaţi în deosebi în pescuitul la Dunăre. Sunt şi aceştia pescari neîntrecuţi, muncitori vrednici ce-şi transmit meseria din tată în fiu ; ei sunt sortiţi să dea în viitor contingente tot mai puternice de pescari români, legaţi pe vecie de pământul ţării şi de apele din care se hrănesc.

*

Dintre toate îndeletnicirile omeneşti direct productive, pescăritul este cea care sileşte omul să lupte mai mult cu elementele naturii, unul dintre acestea — apa — fiindu-i câmpul obişnuit de activitate. Faptul acesta conferă pescarilor însuşiri corporale şi sufleteşti cu totul particulare. De regulă, pescarii sunt oameni sănătoşi, vânjoşi şi deprinşi să înfrunte toate capriciile naturii în mijlocul căreia trăesc. Sufleteşte, ei capătă o dragoste adâncă pentru această natură, pe care o cunosc şi în care muncesc din copilărie. Viaţa în aglomerările urbane mai mari le dă o sfială explicabilă, dominată de dorul de a reveni cât mai repede lângă balta unde se simt în larg. Cu aceste calităţi, ar trebui ca ei să constitue o categorie de muncitori cu o viaţă — deşi plină de pericole — totuşi demnă de invidiat sub raportul libertăţii şi al posibilităţii de câştig.

Stim cu toţii că realitatea e alta. Pescarii-vânători, adevărati „ţărani ai apelor" — plugarii fiind cei ai pământului, — duc o viaţă plină de nevoi, privaţiuni şi necazuri.

Fără a face procesul împrejurărilor ce au contribuit an de an la înrăutăţirea stării social-economice a pescarilor, constatăm numai că s'a făcut destul de putin pentru ridicarea nivelului lor material şi moral. Greseala fundamentală este că au fost tratati ca simpli lucrători si că nu s'a văzut în ei principalul element de productie din exploatarea apelor şi a cărui formare trebuia să preocupe forurile competente.

Un exemplu edificator de această neglijare sau numai nepăsare faţă de soarta şi interesele acestor oameni, este faptul că ei nu se bucură de asistenţa medicală şi socială acordată altor categorii de muncitori manuali şi care va fi dată în curând şi plugarilor.

Şi doar ei, pescarii ,ar avea nevoe de această asistenţă mai mult poate de cât alţi muncitori, căci duc o viaţă plină de pericole în comparaţie cu acea mai ferită a plugarilor sau cu acea mai în siguranţă a personalului de serviciu (domestic) a cărui asigurare este înfăptuită de atâta timp. Pescarii trebuiau să fie printre primii asiguraţi-social în ţara noastră, măcar ei singuri dacă nu şi sculele lor, atât de scumpe şi supuse unor puternice şi rapide degradări. La obiecţiunea de „nerentabilitate" ridicată ori de câte ori se discuta în contradictoriu chestiunea asigurării pescarilor, s'ar fi putut găsi o soluţie echitabilă, stabilind anumite cote pentru oameni şi altele pentru scule, gradându-le apoi după riscurile legate de exercitarea pescăritului la baltă, Dunăre sau mare.

Este aceasta — asistenţa socială acordată prin asigurări — una din chestiunile cele mai grave în problema generală a pescarilor noştri iar aflarea căilor pentru a o rezolva mulţumitor va trebui să ne preocupe în cel mai înalt grad.

*

S'a aruncat adesea vina proastei stări materiale a pescarilor asupra felului în care erau trataţi de către Stat, ca proprietar al apelor. S'a auzit multă vreme expresia de „exploatare nemiloasă" în special atunci când Statul percepea dijme mari, de 55% la baltă şi 40% la Dunăre. Că şi aceste dijme ridicate, la care se adăuga o sumă de alte sarcini, au contribuit real la treptata pauperizare a pescarilor, asta este în afară de ori ce îndoială.

In această privinţă, găsim unele date interesante precum şi o încercare de a explica situaţia materială precară a pescarilor, într'un studiu publicat în 1928 studiu în care se dau amănunţit rezultatele unei anchete făcute acum 20 ani asupra stării sociale şi economice a pescarilor lipoveni.

Astfel, calculând cheltuelile anuale ale unei familii de pescari vâlcoveni precum şi întreţinerea şi amortizarea inventarului piscicol, faţă de valoarea peştelui pescuit, aceşti autori dau, pentru anii 1925, 26, şi 27 ca buget de întreţinere suma de 69.751 lei anual, în timp ce venitul din pescuit a fost respectiv de : 41.70 lei, 40.400 şi 37.728 lei ; rezultă deci un deficit anual de lei 27.981, 29.311 si 32.023, fapt care silea pescarii să-si restrângă cheltuelile până la suferintă şi să-şi vândă parte din unelte pentru a-şi acoperi datoriile.

Se spune apoi textual mai departe : pescarii depun muncă, plătesc impozite, suportă transportul, sărarea şi împachetarea peştelui ; cumpără sculele iar Statul, care le ia 40% din produs, nu contribue cu nimic la uşurarea greutătilor. Dijma s'a ridicat mult în timpul din urmă si pentru ca Statul să-si asigure dijma, confiscă peştele, îl vinde la licitatie pe loc şi restitue pescarului din pret cota ce i se cuvine, după cantitaea vândută. Prin această metodă se suprimă posibilitatea pescarului de a-şi valorifica produsul.

Dar pescarul nu primeşte realmente partea ce i s'ar cuveni ci cherhanagiul, creditorul lui, este încasatorul părtii cuvenite. Cherhanagiul îl aprovizionează cu ceeace îi este necesar, alimente, îmbrăcăminte, scule, pe care i le împrumută în schimbul unor dobânzi ridicate. De multe ori pescarul nu vede întreg anul niciun leu din produsul muncii lui. El este un datornic permanent şi nu scapă din această situatie decât fugind şi părăsind meseria si regiunile pescăreşti.

In astfel de condiţiuni grele, gospodăriile pescarilor de mare au început să se ruineze, numărul uneltelor se reduce treptat iar restul de gospodărie va fi în curând numai o slabă închipuirea.

Exemplul distrugerii pescarilor îl avem la Sf. Gheorghe care — spun aceiaşi autori — nu de mult era cel mai înfloritor punct de pescărie, iar azi a devenit numai o umbră tristă a trecutului. Din numărul foarte mare de garnituri de unelte pescăreşti, nu a mai rămas decât o vagă amintire ; din cele 300 bărci şi barcaze cu complecte de setci pentru prins scrumbii, n'au mai rămas decât poate 15—20 bărci şi acelea dărăpănate, iar în rândurile populaţiei de acolo s'a stins cu desăvârşire iniţiativa, energia şi chiar dorul de muncă. Aceşti pes-

cari sa'u transformat în niște indivizi cuprinși de o apatie ucigătoare. Ei nu mai cred în condițiuni de viață mai bune și nici nu se ostenesc pentru a-și îmbunătăți gospodăria, fiind convinși că orice sforțare sau sacrificiu le sunt zadarnice în împrejurările actuale.

După cum se vede, situația materială a pescarilor este descrisă ca una din cele mai rele. Venitul realizat de acești muncitori nu le poate acoperi bugetul de întreținire, dijma și nici impozitele, care s'au urcat în disproporție cu produsul pescuitului. Dijmele au fost urcate fără să se țină seamă de nevoile pescarilor și în special fără a se acorda acestora anumite avantagii, care să le compenseze sacrificiile. Pescarii își acoperă deficitul prin vânzarea altor produse agricole și din desfacerea inventarului piscicol. In acest ultim caz, ei părăsesc meseria ba chiar și regiunile pescărești.

Există astfel o relație strânsă între situația pescarilor și produsul pescuitului și anume un raport direct, atât pescuitul cât și starea social-economică a pescarilor lăsând mult de dorit.

Printre cauzele scăderii producției pescăriilor, trebue să se numere și micșorarea numărului pescarilor precum și sărăcirea lor.

Față de această situație, concluzia logică este că, ridicând starea social-economică a pescarilor, numărul acestora va crește iar rezultatul final va fi mărirea produsului pescăritului. Dar pentru a ridica starea social-economică a pescarilor trebuesc atacați și ceilalți factori răspunzători de scăderea producției și — în al doilea rând — trebuește valorificat acest produs — peștele, în așa fel, încât venitul pescuitului să aducă câștigul minim, care să asigure buna existență a pescarilor.

Către atingerea acestui scop final, Ministerul Agriculturii, prin Direcția Comercială a Pescăriilor, a făcut pescarilor, în ultimii ani, o serie de înlesniri și anume :

1) Li s'au procurat scule și materiale pescărești dintre cele importante, în deosebi bumbac, cu prețuri scăzute.

2) In Octombrie 1944 li s'a redus simțitor dijma, adică partea cuvenită Statului, dela 50% la 30% pentru peștele de baltă și fixându-se 25% pentru cel de Dunăre. S'a împlinit prin aceasta un vechi deziderat pentru care s'au întocmit, în ultimii 20 ani, nenumărate memorii, anchete și delegații.

3) S'au fixat prețuri maximale pentru aproape toate speciile de pești. Față de mobilitatea extraordinară a prețurilor altor alimente, cele ale produselor de pescărie au trebuit să fie neîncetat ajustate, nereușindu-se totuși a asigura prin ele pescarilor câștiguri în măsura celor realizate de comercianții angrosiști.

4) Pentru a-i stimula în vederea unor rezultate cât mai fructuoase în pescăritul de toate categoriile, au fost scutiți de concentrare anual, în intervalul 1 Aprilie — 31 Decembrie, toți pescarii proprietari de scule, cea ce a însemnat de sigur un real avantaj în anii de război.

5) Au fost împroprietărite 90 familii de pescari turtucăini, în Județele : Romanați (11 familii), Vlașca (55 familii), Constanța (16 familii), și Ialomița (8 familii), dându-li-se loturi fie din terenurle PARID-ului, fie din ale Camerelor Agricole respective. Deocamdată însă, neavând bani pentru a-și construi casele, turtucăienii își arendează loturile altor locuitori.

O acțiune de împroprietărire mai mare este pe cale a se înfăptui acum la Greaca (Ilfov) unde vor fi colonizate cca. 100 familii de turtucăieni, creiindu-se astfel o așezare pescărească nouă, în unul din cele mai favorabile puncte ale Dunării.

6) In Aprilie 1944 a fost înființat Căminul de ucenici-pscari la Zebil (Tulcea) cămin ce adăpostește deocamdată 30 elevi și pentru funcționarea căruia Direcția Comercială a Pescăriilor a alocat, în exercițiul bugetar trecut, suma de 5.000.000 lei.

*

După arătarea acestor realizări e firesc să ne întrebăm : ce ar mai trebui de făcut în sprijinul pescarilor-vânători, pentru a putea redresa situația conomică și socială a acestor prețioși auxiliari ai Pescăriilor.

1) In primul loc ar fi absolut necesar să se soluționeze în mod pozitiv problema asigurării pescarilor și a uneltelor lor. Și pentru că aceasta nu se poate face decât pe baza unei examinări serioase a chestiunii și a unui material documentar, care să corespundă realității, credem că trebue să fie însărcinat, în acest scop, un organ special fie dela I. C. P. R.[1]) fie dela PARID, organ care să adune neîntârziat tot materialul necesar pentru fixarea principiilor călăuzitoare în viitoarea asigurare a pescarilor.

Dar solicitudinea arătată va avea și o altă urmare de ordin moral asupra acestora. Iar face să primească și să urmeze mai cu bună voință dispozițiile organelor de exploatare, netezindu-se astfel drumul către o situație care, deocamdată, pare irealizabilă ; anume, către o adevărată și temeinică colaborare între pescarii-vânători și organele de exploatare ale Pescăriilor. Acestea din urmă vor trebui să fie dispuse să examineze cât mai atent toat sugestiile și propunerile pescarilor — în legătură cu o mai bună gospodărire a apelor — făcându-i a înțelege, dacă e cazul, pntru ce anumite păreri nu pot fi acceptate.

La rândul lor, pescarii-vânători se vor pătrunde de rostul și nevoia aplicării principalelor măsuri și dispoziții legale, relative la : epocile de prohibiție, dimensiunile minime ale feluritelor specii de pești, cruțarea puietului, vânatul cu scule nepermise sau nereglementare, rostul lucrărilor de întreținere la gârle, bălți și altele.

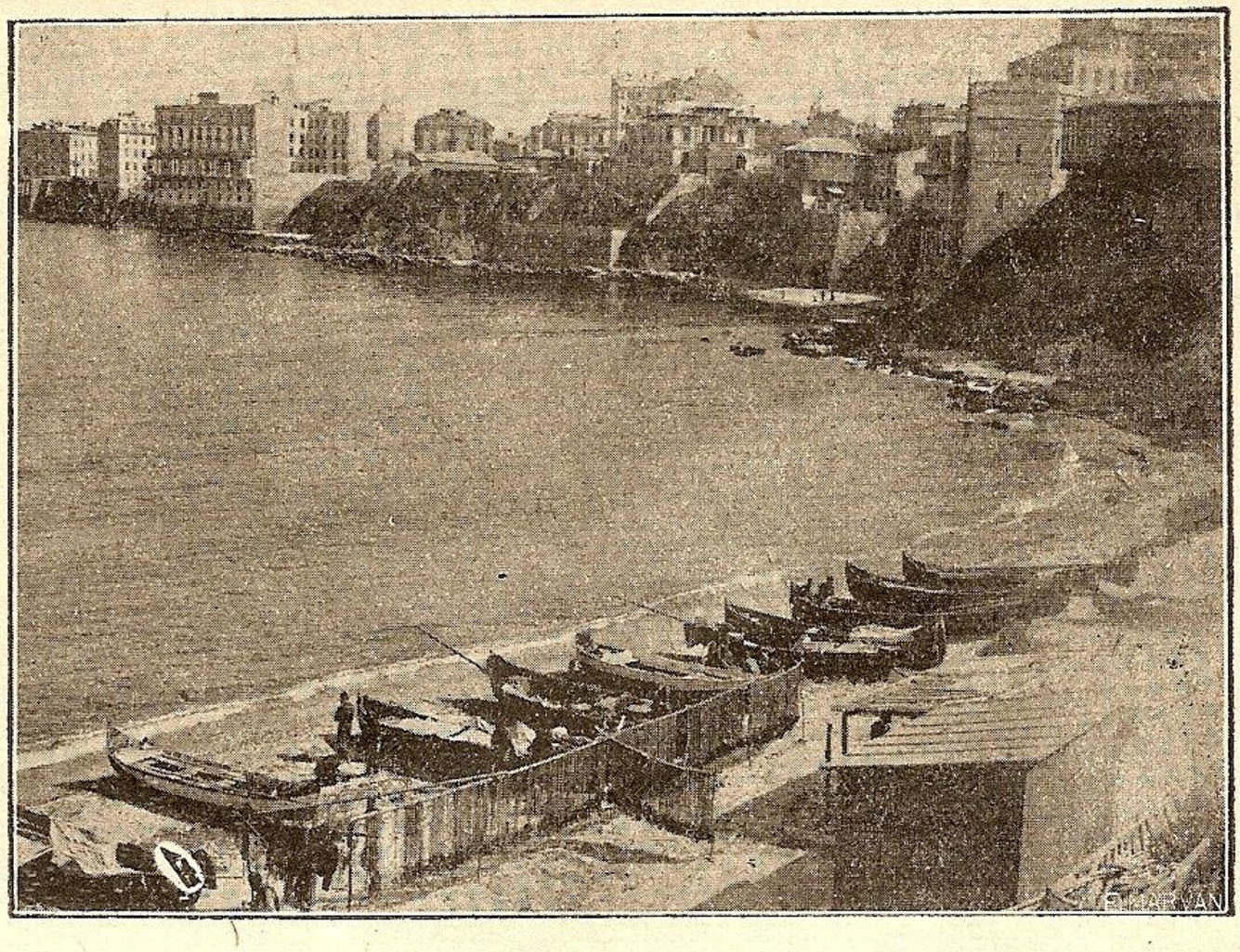
2) Tot pe baza unei documentări cât mai reale, trebuește studiată chestuinea „intermediarilor", cherhanagii, proprietari de scule și ambarcațiuni ș. a. Aceștia, având ceva capital învestit în instalații de prindere, depozitare și transport ale peștelui, instalații în general vechi și care nu mai corespund nevoilor actuale, iau totuși la câștig partea leului, atât în dauna Statului proprietar cât și a pescarilor-vânători. In lumina acestor fapte, exploatarea piscicolă dela noi nu mai apare ca expresia simplistă a unui contract bilateral, acel al muncii omenești aplicate asupra unor bunuri ce ar reprezenta capitalul inițial, capitalul — natură, ci intervine un al treilea element — intermediarul — care trebue să profite de pe urma celorlalți.

Fără a avea intenția de a viza pe cineva, ne întrebăm numai dacă actualii intermedairi — cherhanagii, proprietari de ambarcațiuni și până la un punct chiar comercianți angrosiști — nu ar putea fi supliniți în viitoarea organizare cooperatistă sau sindicală, prin întreprinderi curat pescărești, care ar reuși să simplifice mult lucrulie. Căci astăzi ele sunt, hotărît, prea complicate. Le reamintim : din apele Statului, peștele trece în plasa și barca pescarului, apoi — de cele mai multe ori — în butoaele sau depozitele unei cherhanale, după care se înscrie în registrele comerciantului angrosist ; dela acesta ajunge pe cântarul detailistului și abia de aci pe masa consumatorului. Trebue să recunoaștem că, pentru un produs oferit de natură, de loc sau numai foarte

---

[1]) Institutul de Cercetări Piscicole al României.

Constanța.— Portul primitiv de pescari



Clișeu: Alexandru Daia

puțin indstrializat (prin sărare), drumul este cam lung etapele prea multe. De aceia, poate ar merita simplificată această procedură, introducându-se sistemul colectării peștelui în cherhanale aparținând însăși pescarilor asociați în cooperative, tot ei făcând apoi și oficiul de transport al mărfii până la centrele de desfacere.

3) Organizațiile profesionale pescărești, în deosebi cooperativele care au concesia pescuitului dintr'un anume grup de bălți, vor trebui în viitor să fie conduse efectiv de pescari-vânători, singurii în stare să le ducă cu adevărat către realizările și satisfacerea intereselor de breaslă. Aceste organizații profesionale vor trebui ajutate la nevoe de către Stat, prin acordare de credite necesare procurării de unelte, ambarcațiuni, îmbrăcăminte etc. Ele pot fi în acelaș timp și primele organizații de ajutor și asistență mutuală pentru pescari.

4) Realizări mai simple, dar care ar marca imediat și în mod vizibil grija Statului pentru pescarii-vânători, ar fi construirea unor adăposturi de iarnă sau vreme rea, în apropierea bălților mari la care muncesc mulți oameni, în deosebi în epoca năvoadelor.

5) Statul, prin Direcția Comercială a Pescăriilor, va trebui să mai înființeze câteva cămine de ucenici-pescari, în vederea formării unei clase de pescari cu o bună pregătire profesională. Chestiunea aceasta ar trebui să preocupe în mod serios forurile conducătoare, în special acum, când numărul pescarilor vânători a scăzut — sau va scădea simțitor — prin emigrarea câtorva mii de pescari lipoveni.

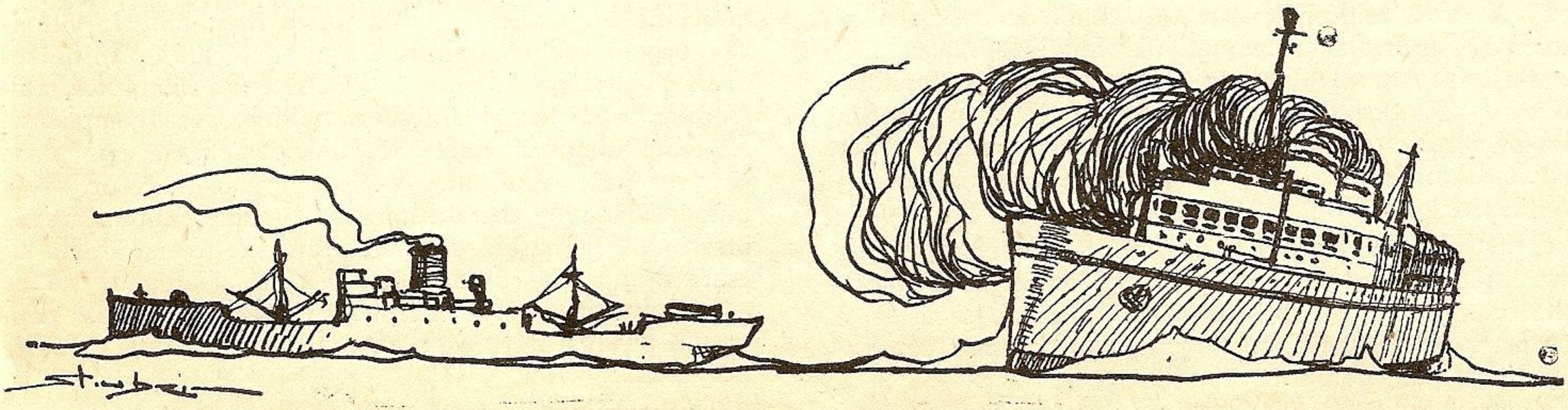
Să ne gândim că, după plecarea acestora, fatal vor fi mai slab pescuite mii de ha. de bălți și vaste întinderi din suprafața mării în fața gurilor Dunării, pe locurile de prinderea sturionilor.

Față de această situație, credem că ar fi necesar să se înființeze neîntârziat încă două cămine asemenea celui dela Zebil, unul la Dunăre, altul lângă țărmul mării, și în care să-și facă ucenicia viitorii noștri pescari.

In acelaș scop, va trebui desăvârșită împroprietărirea turtucăienilor, acordându-le eventual și anumite ajutoare materiale, spre a-și putea construi case pe terenurile ce li s'au atribuit.

*
* *

Prin îndeplinirea acestor câteva puncte mai stringente din programul de redresare economic-social al pescarilor, avem convingerea că se va putea realiza într'un viitor nu prea depărtat, și ca o reparație întârziată și binemeritată, opera de ameliorare a întregei stări generale a breslei pescărești. Numai sub o nouă înfățișare socială, va putea ea să corespundă nevoilor imperioase ale timpului. Și numai când vom avea o clasă de pescari bine pregătiți și în stare să birue sărăcia și lipsurile în care se sbat astăzi, numai atunci pescăriile noastre vor putea trece dela forma primitivă de „cules" sau „vânat" a pescuitului de altă dată, la forma de exploatare rațională, caracterizată prin *o folosire conștientă a tuturor fenomenelor biologice ce se petrec în apă.*



Sfaturi pentru piscicultori şi pescari

Ce facem în lunile de vară

În lunile de vară peştele îşi desăvârşeşte creşterea, pentru-ca în iarnă să poată trece uşor peste zilele de amorţeală, când nu mai muşcă şi când deci nu se mai hrăneşte.

Temperatura apei determină nevoia de hrană a peştelui şi implicit cantitatea de care acesta are nevoie pentru a-şi desăvârşi creşterea. De-aceia în cultura sau creşterea artificială a peştelui şi în deosebi a crapului, se spune că peştele „se creşte cu termometrul".

Piscicultorii vor distribui cantitatea de hrană, pe care peştele dintr'un eleşteu are nevoie potrivit temperaturii, mărind sau micşorând raţia, după cum temperatura ajunge în momentul optim de folosire a hranei sau după cum, variaţiile sunt deasupra sau dedesubtul acestui optim. In general trebuie să se ştie că în ce priveş e crapul, acesta se hrăneşte începând dela temperatura de 15° (a apei, bine înţeles), foloseşte în chip optim hrana pe care o caută, cu lăcomie împrejurul temperaturei de 20—22° şi începe să mănânce mai puţin când temperatura trece de 24 — 25° pentru ca din nou să mănânce mai mult când temperatura scade, fără să scadă de 15°.

Pentru ca hrana dată din mână să nu se risipească fără de folos, piscicultorii trebue mai întâi să fracţioneze cantitatea de hrană zilnică în 2 sau 3 părţi şi apoi să nu dea mâncarea decât dacă fracţiunea dată mai înainte a fost complectamente mâncată.

In felul acesta vor putea, în chip practic, să mărească sau să micşoreze cantitatea de hrană, de care are nevoie peştele, fără să dea mai mult decât trebuie. Hrana care se dă mai mult decât este nevoie, rămâne pe masa unde se alimentează peşti, se strică, producând fermentaţii în eleşteu şi aduce, câte odată chiar îmbolnăvirea peştelui.

Cantitatea de hrană care se dă, poate fi mai mare sau mai mică, după cum eleşteul e mai slab sau mai bogat în hrană naturală. S'a socotit în general că pentru a obţine 1 kg. de peşte, trebue să se dea 4-5 kg. de lupin, 5-6 kg. de napi, de orz sau de porumb, şi 32 kg. de cartofi. Sângele de abator sau carnea, pot fi întrebuinţate deasemenea, folosindu-se circa 3 kg.

După localitate sau regiune, după timp şi după preţul de cost al fiecărui aliment, piscicultorii vor întrebuinţa într'o măsură mai mare, unul sau altul dintre aceste alimente. In general este bine să se folosească un amestec, din care 2/3, va fi constituit din alimentul cel mai eftin şi mai la îndemână. Dacă acestui amestec i se poate adăoga sânge de abator şi carne de vită, cu atât va fi mai bine.

Dar dacă pentru crap, hrana se poate găsi mai uşor şi mai eftin, în schimb pentru păstrăv, hrana este mai greu de dobândit astăzi. Păstrăvul se hrăneşte, în chip natural, cu puiet de peşte, cu insecte şi cu orice pradă vie care cade în apă. In cultură păstrăvul trebue hrănit, pe cât se poate, cu alimente care sunt mai aproape de hrana naturală pe care acesta o are la îndemână, când este în libertate. Dacă atunci când păstrăvul este mic, în stare de alevimaj, cantităţi reduse de sânge sunt îndestulătoare şi dacă în primele două luni de creştere, pe lângă sânge nu mai are nevoie decât de Dafnii sau pureci de apă, care se găsesc uşor; când păstrăvul este în epoca de creştere, trebuie bine hrănit. Obişnuit se dau rămăşiţe de abator sau dela ecarisaj, splină, rămăşiţe din halele de peşte, făină de peşte etc. In lipsa acestor alimente se va da un amestec de turte de floarea soarelui, uruială de cereale, la care să se adauge puţină făină de peşte sau de carne, sânge sau alte rămăşiţe de abator, toate fierte şi trecute printr'o sită. Cum însa hrana crudă este aceia pe care o preferă şi o asimilează cel mai bine păstrăvul, crescătorul de păstrăvi este bine să dea ca hrană peşte crud tocat şi moluşte pisate (melci, scoici, midii). Este destul ca într'un bazin piscicultorul să crească un peşte mic, inferior, pentru a putea complecta hrana de care păstrăvul are nevoie.

Hrana se dă de două ori pe zi, în zori şi înainte de asfinţit când timpul este răcoros şi numai odată pe zi, când timpul este călduros.

Tot vara, atât în eleştee cât şi la bălţi se distrug plantele de apă, care s'au înmulţit peste măsură. Distrugerea se face fie cu mijloace mecanice (aparate de focardaj), fie cu instrumente simple (coase, lanţuri, etc.).

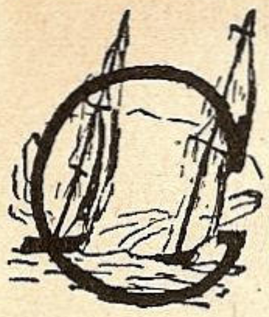
La bălţi, pescuitul se face cu instrumente care nu împiedică peştele să circule uşor, să se hrănească şi deci să se desvolte cât mai mult. Vara nu se năvodeşte, sub nici un cuvânt. Se poate pescui cu vârşi, cu mreje fixe şi cu cârlige, deşi peştele muşcă mai puţin şi mai rar.

In Iunie se fac marile pescuiri la leasă, dacă nivelul apelor o permite şi dacă, odată cu apele de primăvară a intrat şi peşte în baltă.

Când apele scad prea mult, aşa cum a fost în 1942, peştele care este ameninţat să rămână pe uscat sau să moară în baltă, acolo unde nivelul este prea jos, se scoate, cu mijloace potrivite şi se varsă în bălţile cu apă permanentă. Cel mai bun sistem este să se sape mici canale cu scurgerea spre bălţile permanente. Dacă nu se face acest lucru rezultatul este o mare pierdere de puet care se resfrânge în rău asupra producţiei anilor viitori.

Pescarii dela gârlele de chefal îşi pregătesc de pe acum materialul de închidere, în vederea pescuitului de toamnă.

Pescarii dela mare şi anume taliangii, vor trebui să fie cu mare băgare de seamă la paza talienelor. La orice semn de furtună să fie gata a ridica talianul din apă. Astăzi, un astfel de instrument valorează câte-va milioane de lei. Bumbacul pentru reînoiri şi reparaţii lipseşte. Mai bine se vor lipsi de câteva zile de pescuit şi vor munci cu scoaterea şi punerea la loc a talianului, decât să-l piardă în întregime.



Conservarea uneltelor de pescuit

Majoritatea uneltelor de pescuit, sunt făcute fie din bumbac, fie din cânepă. Dacă aceste instrumente s'ar întrebuința în mod natural, fără a fi supuse unei conservări, ele n'ar putea rezista prea mult şi în cel mai scurt timp am fi nevoiţi să ne dispensăm de ele.

Pentru o cât mai mare rezistenţă a fibrelor din care e făcută plasa de pescuit se impune o conservare cu un rezultat cât mai bun. Noi românii şi în general şi alte popoare, întrebuinţăm pentru conservarea uneltelor de pescuit catranul, cel mai simplu şi mai răspândit mijloc de conservare fără de care plasa ar putrezi chiar în primul an al întrebuinţărei ei. Totuşi puterea de conservare a catranului nu este atât de mare. Catranul prezintă unele desavantaje. Astfel, plasa cătrănită este foarte vizibilă în apă, iar fibrele ei, îşi pierd elasticitatea. Toate aceste neajunsuri au putut fi îndepărtate cu alte metode de conservare a uneltelor de pescuit.

Chimistul francez R. Fillon, a recomandat prin anul 1924 un alt procedeu.

Acest procedeu care a fost de mult adoptat de Norvegieni şi Danezi, constă în tăbăcirea sculelor de pescuit cu un extract de tanin şi apoi tratarea acestor scule cu sulfat de cupru amoniacal, care are drept scop să fixeze materiile tanante şi să le facă insolubile şi mai aderente. Pe deasupra se mai adaugă şi acţiunea bactericidă a cuprului.

Să urmărim mai îndeaproape cum se fac aceste operaţii, pe care le poate face orişice amator.

Uneltele pe care vrem să le conservăm, trebuesc mai înante de toate bine curăţate.

Pentru tăbăcirea lor vom întrebuinţa 10 litri de soluţie de Catehu (substanţă vegetală bogată în tanin).

Din păcate această soluţie nu este la îndemână fiind un produs exotic.

Această soluţie se mai poate obţine disolvând 20 gr. de extract solid numai *„blac watile extract"*, la un litru de apă, pentru Kilogramul de plasă. Vasul în care am făcut una din acele soluţii, îl punem la foc, lăsând plasa în apa care fierbe cam o jumătate de oră. După fierbere acoperim cazanul cu ceva şi-l lăsăm să se răcească timp de 24 de ore. Apoi scoatem plasa şi-o lăsăm să se usuce.

Dacă plasa ce-am supus-o acestei operaţii preliminare este nouă, e bine ca tanarea ei să se mai repete odată căci bumbacul nou se tăbăceşte foarte greu.

Odată plasa uscată după tanare, este necesar s'o cântărim spre a vedea în ce proporţie trebue să facem baia de sulfat de cupru amoniacal. Compoziţia acestei băi este:

Pentru 100 Kg. plasă de bumbac, tenată :

Apă rece	500 litri
Sulfat de Cupru (piatră vânătă)	5 Kg.
Amoniac ordinar 22° Bé (20%)	19 Kg.

Baia se face într'un vas de lemn sau aramă şi nici într'un caz într unul de fier sau zinc. Notaţi bine acest lucru. Intr'unul din vasele indicate de mai sus, vom disolva sulfatul de cupru în apă rece, iar în timpul acestei operaţii vom adăuga mereu apă până când vom adăuga toată cantitatea de apă necesară. Apoi vom adăuga şi amoniacul mestecând mereu. Se va obţine o soluţie de un frumos albastru închis. In această baie se introduce imediat, plasa tanată şi se amestecă bine pentru ca răspândirea soluţiei să se facă în mod uniform. Plasa va fi astfel mestecată nu mai mult de un sfert de oră.

In tmpul cât plasa va sta în baie culoarea soluţiei se va schimba devenind incoloră dacă plasa a fost mai slab tanată, sau neagră brună dacă ea a fost puternic tanată. In cazul al doilea excesul de tanin determină o uşoară pierdere de sulfat de cupru.

Odată aceasta a doua operaţie terminată, se scoate plasa şi fără să se mai spele, se lasă să se usuce. Dacă plăşile sunt montate putem adăuga soluţiei mai multă apă pentru aceiaşi cantitate de sulfat de cupru şi amoniac.

Această operaţie se mai poate repeta încă odată după o perioadă de pescuit, astfel încât dacă am făcut prima operaţie primăvara, a doua o vom face la începutul iernii. O a treia operaţie nu mai e folositoare, ba chiar dăunătoare căci ea poate ataca firul de bumbac. E bine însă ca din timp în timp să se mai facă câte o baie de tanin, după ce în prealabil s'a curăţat plasa.

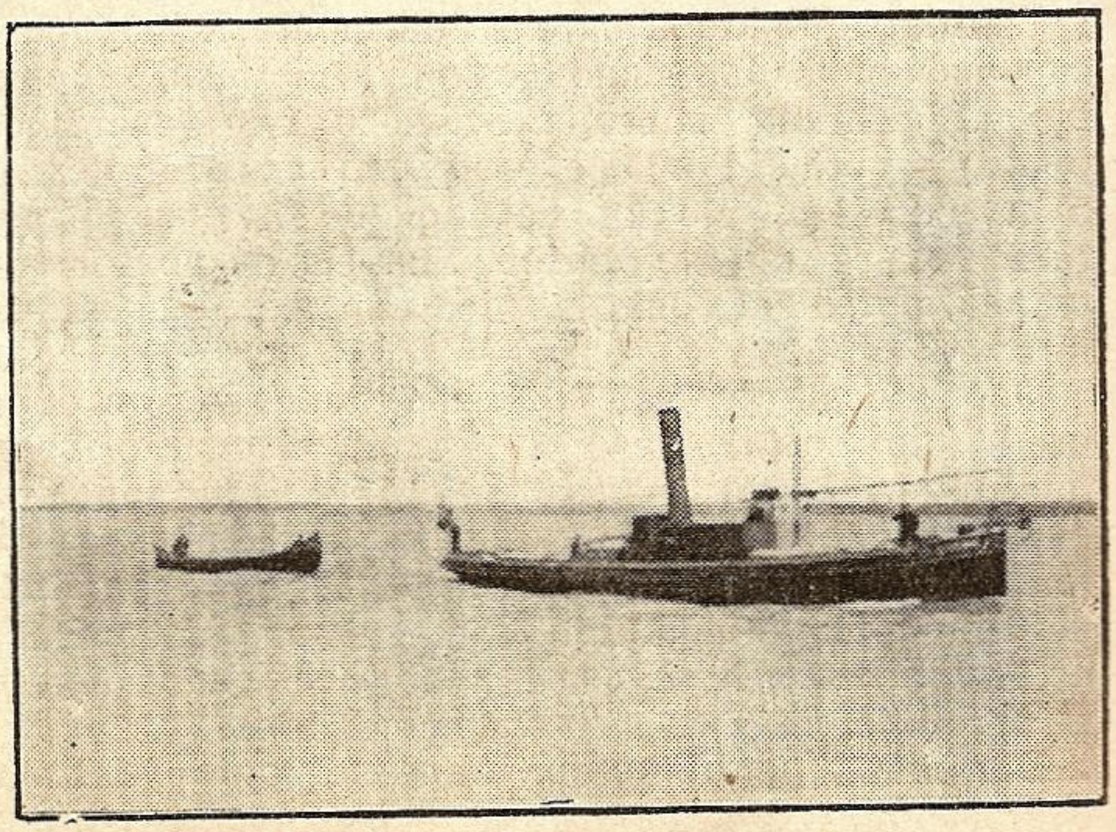
Prin acest procedeu conservarea uneltelor de pescuit este asigurată pentru foarte mult timp. El are avantajul că dă firului culoarea apei şi-i menţine elasticitatea.

BÂRCĂ S. BORIS

Cel mai de temut moment pentru pescarii taliengii este împrejurul zilei de 15 August, când după observaţiile făcute bântue furtuni puternice pe tot litoralul Vestic al Mării Negre.

Pescarii sportivi, pot pescui în lunile de vară după deschiderea pescuitului. (Prohibiţia este obişnuit între 15 Aprilie şi 15 Iunie).

La munte se pot pescui păstrăvi, lostriţe, (regele salmanidelor noastre), mrene, cleani. In apele de şes se pescueşte mreana şi cleanul, bibanul şi crapul. In unele ape se pot găsi şi somn. In lacurile interioare dela şes (Snagov, Colentina, etc.) se găseşte multă ştiucă. Aceasta muşcă cel mai mult, chiar şi în sezonul călduros de vară. Ştiuca este de altfel peştele favorit al pescuitorilor cu undiţa, din toate apele, de şes şi stătătoare.



Pe Razelm — Barcă pescărească la remorcă.
clişeu: *Alexandru Daia*

Informații

DIN ACTIVITATEA ASOCIAȚIEI A. P. I. P.

1) Publicații de propagandă pentru promovarea pisciculturii și în deosebi revista Pescăria și Piscicultura.

2) Articole în presa de mare tiraj 1931—1939.

3) Conferințe de propagandă în București și în județele din împrejurimi 1932—1935.

4) Conferințe la Radio 1936.

5) Inființarea Școlii de Pescărie, Piscicultură și Marină din Giurgiu 1928—1939.

6) Inființarea primului laborator de cercetări hidrobiologice la Dunăre, în Giurgiu, 1928.

7) Construcția primului vas laborator de pescărie din România, Vasul laborator Dr. Cantacuzino, 1931.

8) Aducerea și experimentarea primului vas de tăiat stuf în România 1932.

9) Expertize, studii și planuri de exploatări piscicole.

*

Asociația pentru încurajarea pisciculturii și pescuitului în România, poate executa prin specialiștii săi următoarele lucrări:

1) Expertize asupra materialelor și sculelor pescărești.

2) Expertize chimice asupra conservelor.

3) Expertize asupra posibilităților de productivitate ale iazurilor și lacurilor.

4) Planuri de construcție de eleștee.

5) Planuri de exploatări piscicole de tot felul.

*

In vederea adunării generale a Asociației, d-nii membri care nu și-au trimes încă noua adresă, așa după cum s'a anunțat în ziarele din București, în cursul lunii Noembrie, sunt rugați, a ne trimete adresa exactă în timpul cel mai scurt cu putință, la sediul Asociației în Str. Silfidelor No. 4, etaj III, ap. 7.

*

Personalul tehnic de pescării din România, s'a întrunit în zilele de 8 și 9 Aprilie a. c., în prima sa adunare generală dela constituirea asociației din Aprilie 1944 Intrunirea s'a ținut în sala Soc. „Progresul Silvic" din B-dul Take Ionescu.

Ședința de deschidere precum și parte din dezbateri s'au busurat de prezența d-lor C. Agiu subsecretar de stat la Ministerul Agriculturii, Virgil Economu și ing. Rachieru secretari generali.

In afară de discuțiunile obișnuite ale adunării generale, modificări de statute etc., în adunare s'au desbătut trei probleme de o deosebită însemnătate și anume:

1) Redresarea producțiunei piscicole, care se știe că în ultimii trei ani a mers descrecând.

2). Pregătirea, recrutarea și încadrarea personalului tehnic de pescării, a cărei pregătire diversă este departe de a corespunde nevoilor de exploatare.

3) Problema socială a pescarilor, care rămâne să fie rezolvată.

Cele mai întinse discuțiuni s'au născut, cu drept cuvânt, împrejurul raportului d-lor Prof. Dr. Gh. Dinulescu și Consilier Alex. Gh. Ceptura, în legătură cu pregătirea personalului tehnic de pescărie, precum și al d-lui Conf. Dr. C. S. Antonescu și ing. Agr. Gr. Orănescu, privitor la pescari.

D-l Prof. Gh. Dinulescu, adept convins al nevoii unui învățământ special tehnic pescăresc, susține cu căldură organizarea învățământului pescăresc inferior pentru pescari, mediu pentru personalul de execuție al Pescăriilor (agenți, revizori), peutru maeștrii de piscicultură și conductori tehnici piscicoli, precum și un învățământ superior tehnic pentru personalul superior conducător, ca o secție deosebită a facultății de agronomie. Amintește de cele dintâi sforțări făcute în România, de precursorul învățământului pescăresc d. Dr. P. C. Daia, creatorul școlii de pescărie dela Giurgiu și arată că din totalul absolvenților școlii de la Giurgiu, nu au fost folosiți până astăzi decât numai trei absolvenți.

D-l inspector general Alexandru Daia, fost director și președinte al comitetului școlar al școlii dela Giurgiu, arată că, absolvenții secției de marină dela Giurgiu, sunt folosiți de toate societățile noastre de navigație cu deplin succes. Temeinicia și serioasa pregătire pe care primit-o în școală le-au asigurat o bună încredere în lumea marinărească română, unde s'au dovedit elemente destoinice și de viitor. In schimb absolvenții secției be pescărie și piscicultură, afară de cei câțiva folosiți la Institutul de Cercetări Piscicole și la unele gospodării de eleștee particulare, bat la ușile administrațiilor de pescărie, fără a fi angajați. Agenții de pescărie au fost recrutați din absolvenții altor școli de o diversitate neîntâlnită în alte ramuri de activitate, absolvenți ai căror școli unde pregătirea nu are nici o legătură cu specialitatea pescăreaccă. Sunt sute de mii de ha. de terenuri degradate sau pline de ape și stufuri, care așteaptă să fie transformate în eleștee.

Va fi o mare îmbunătățire pentru viața țăranului nostru, când se va creia aceste eleștee. Dar fără tehnicieni piscicultori, așa cum se pregăteau în școala dela Giurgiu, nu se vor putea pune în valoare terenurile transformate în pisciculturi.

In urma discuțiilor foarte însuflețite s'a hotărât ca în moțiunea care se va înainta Ministerului Agriculturii și Domeniilor să se prevadă un proect proect complect, pentru organizarea învățământului piscicol.

In legătură cu problema creditului pescarilor cuprinsă în raportul d-lui Dr: C. S. Antonescu, pe care-l publicăm în altă parte, se depune pe biroul adunării proectul d-lui ing. Ghelase și se amintește de proectul d-lui inspector general Virgil Dimitriu.

D-l Alexandru Daia, arată că primul proect de credit pescăresc a fost întocmit la Banca Națională

în anii 1935—1936, când guvernator al Băncii Naţionale era, deschizătorul de drumuri noi în organizarea finanţelor noastre publice şi emeritul economist d. Mititză Constantinescu, fost ministru al Economiei Naţionale. Din îndemnul D-sale s'au studiat toate formele de credit, printre care şi creditul micilor meseriaşi, în care au fost cuprinşi şi pescarii, iar rezultatul studiilor şi proectele au fost publicate în voluminoasa bibliotecă economică şi financiară a Băncii Naţionale, sursă de studii şi documentaţie înfiinţată tot de d. Mititză Constantinescu.

Au mai luat cuvântul în legătură cu problemele discutate d-nii: Ing. inspector general Virgil Dumitriu, Balaci, Dr. I. Pojoga, Dr. Bârcă, ing. Mirică, din partea Ministerului Cooperaţiei, Dr. G. D. Vasiliu, Prof. Dr. Gavrilescu şi Dr. Bârcă, dela Institutul de Cercetări Piscicole, Balaci, ing. Mirică Dr. I. Pojoga şi Revizorul Sandu dela Pescării.

A urmat alegerea noului Comitet din care fac parte d-nii: Ştefan Lascăr, Directorul Direcţiei Comerciale a Pescăriilor, preşedinte, Prof. Dr. Dinulescu, ing. inspector general consilier Alex. Ceptura, inspector general Alex. Daia, Prof. Dr. Gavrilescu, Dr. G. D. Vasiliu, Dr. Buşniţă şi ing. Mirică.

*

D-l Theodor Alexandrescu, inginer agronom inspector general, din Direcţia Comercială a Pescăriilor, a fost numit subdirector al acelei instituţiuni. D-sa este un emerit cunoscător al exploatărilor piscicole, bun şi drept conducător, calităţi pe care le-a dovedit încă de pe timpul când era administrator al regiunilor de pescărie Tulcea şi Brăila.

*

Prin I. D. R. No. 340 din 1945 s'a înfiinţat din nou, Comitetul de Direcţie al Pescăriilor Statului, desfiinţat în 1940.

Au fost numiţi d-nii: Prof. Paul Bujor, preşedinte, Prof. C. Motaş, dela facultatea de Ştiinţe din Bucureşti şi Prof. Dr. G. Dinulescu, dela facultatea de Medicină Veterinară din Bucureşti şi director al Institutului de Cercetări Piscicole al României, în calitate de membri.

*

In zilele de 1—5 Martie a. c. s'a ţinut la Direcţia Comercială a Pescăriilor, conferinţa organelor de conducere exterioară, ale Pescăriilor Statului, administratori de regiune şi şefi de inspectorate, în vederea coordonării activităţii pescăreşti în cursul anului 1945. Conferinţa a fost prezidată de d. Director Th. Alexandrescu, desbaterile fiind conduse pe rând de D-nii insp. general consilier Al. Ceptura şi inspector general Al. Daia.

Au luat parte următorii inspectori, administratori, şefi de inspectorate şi şefi dn serviciu: Director N. Iosif, subdirector Octavian Isac, Inspector N. Rădulescu, Dr. Ion Pitiş, ing. Gr. Ocănescu, insp. Vasile Teodorescu, I. Brăescu, I. Udrescu, ing. Pojoga, Scurtescu, Bujeniţă, Pogârneaţă, Christian şi Ionescu.

Dintre problemete discutate, subliniem pe cele mai importante:

1. Relaţiunile dintre administraţia pescăriilor şi pescarul vânător.
2. Exploatarea în regie a bălţilor.
3. Nevoia unui personal de specialitate, ajutător, la fiecare administraţie de pescărie.
4. Nevoile de materiale pescăreşti pentru anul în curs.
5. Pescuitul în terenurile inundabile expropriate şi împărţite la ţărani.
6. Desfiinţarea canalelor de alimentare şi curăţirea bălţilor de stufuri.
7. Poliţia pescuitului şi zonele de cruţare pentru peşte.
8. Reînceperea pescuitului maritim într'o măsură pe cât posibil mai mare.
9. Incurajarea formării de pescari-vânători, în locul celor care pleacă dela pescuit.

*

Asociaţia pentru încurajarea pisciculturii şi pescuitului în România, împreună cu Asociaţia Piscicultorilor din România, au întocmit un memoriu comun, care a fost prezentat D-lor Miniştri Subsecretar de stat Al. Alexandrini, dela Ministerul de Finanţe şi C. Agiu, dela Ministerul de Domenii, privitor la nevoia de degrevare fiscală a pescarilor maritimi şi în deosebi a tinerilor absolvenţi ai şcolilor şi căminurilor pescăreşti, care vor să se dedice pescuitului.

Domnii miniştri au primit cu mare bunăvoinţă memoriul asociaţiilor de piscicultori şi au promis că vor studia cu atenţie propunerile făcute şi vor căuta să le soluţioneze cât mai echitabil, pentru ajutorarea pescarilor şi desvoltarea pescuitului maritim.

*

Comitetul Asociaţiei pentru încurajarea pisciculturii şi pescuitului în România, a ţinut o şedinţă în ziua de 22 Iunie ctr., la care d. Dr. I. Călinescu, a citit proectul său în legătură cu organizarea Pescăriilor. Au luat parte la discuţii D-nii Dr. V. V. Daia, Dr. G. Ionescu Brăila, Dr. Stan Popescu, Alexandru Daia, Stancu Brădişteanu, Dr. Cozakievici, Dr. Ion Pitiş, din partea asociaţiei piscicultorilor.

*

Orice priveşte redacţia şi administraţia revistei Pescăria şi Piscicultura se va trimete pe adresa direcţiei în Bucurşt, Str. Silfidlor No. 4.

PUBLICAŢII

apărute din îndemnul Asociaţiei pentru încurajarea pisciculturii.

1) Creşterea peştelui în iazurile mici—După Dr. Ferdinand Vilicuş, Ed. Pescăria şi Piscicultura—Buc. 1931.

2) Cooperaţia şi Pescăria, de Dr. P. P. Daia — Ed. Cartea Românească, 1931.

3) Eleşteul săteanului, de Dr. P. P. Daia, Bibl. Agr. Universul, 1934.

4) Producţia Păstrăvilor, de Dr. P. P. Daia şi Alex. Daia, Bibl. Agr. Universul No. 68, 1937.

5) Creşterea Păstrăvului, de Dr. P. P. Daia şi Alex. Daia, Bibl. Agr. Universul

ALTE PUBLICAŢII

Exploatarea Pescăriilor Statului de Dr. P. P. Daia, Buc. 1926.

In depozit la A. P. I. P., se vinde în folosul asociaţiei.

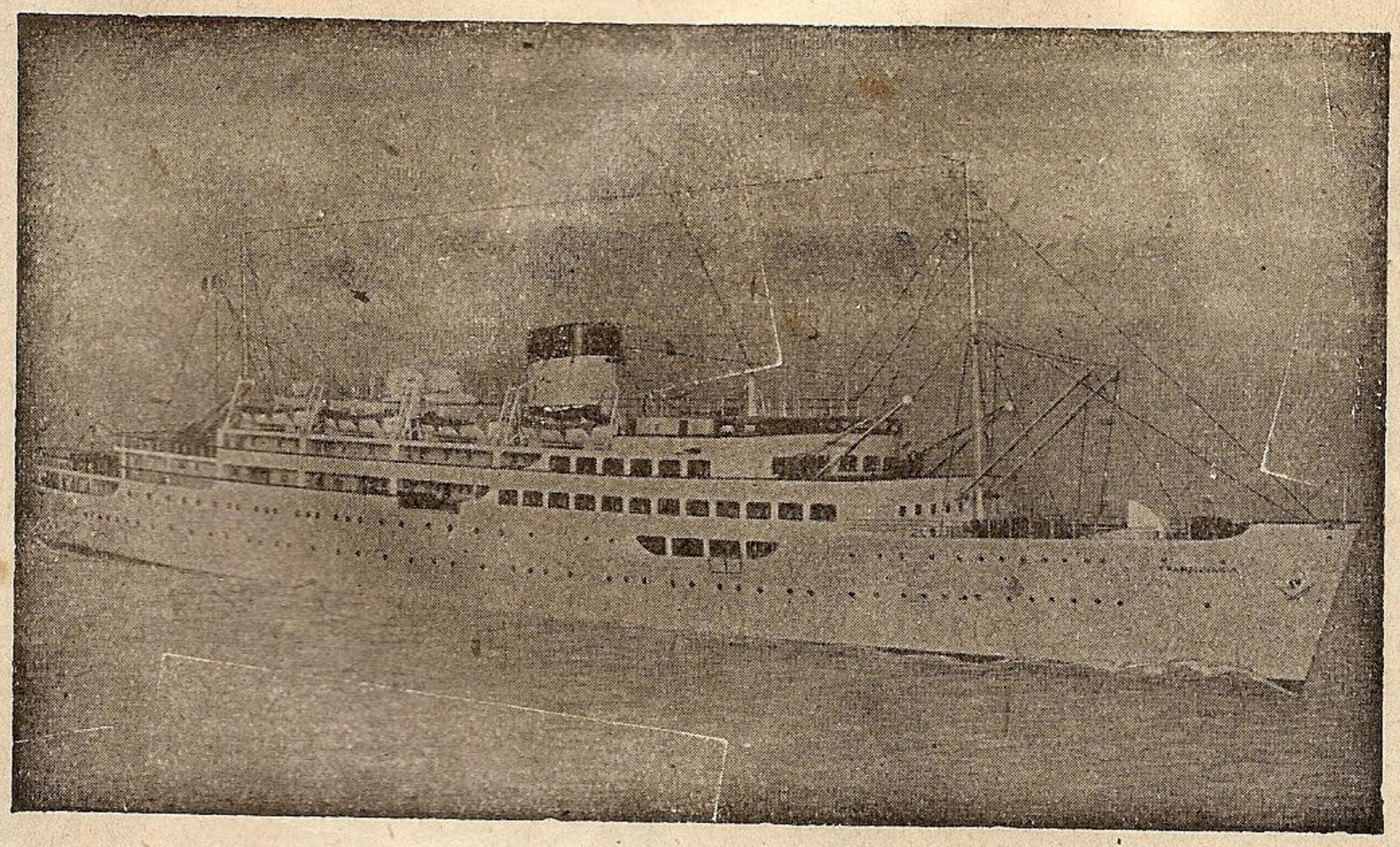
Domnii autori de manuale şi orice alte scrieri de pescărie sau piscicultură sunt rugaţi a trimete la Redacţia revistei „Pescăria şi Piscicultura" câte un exemplar din cărţile lor apărute în ultimii 4—5 ani spre a fi recenzate.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

(S. M. R.)

Direcţiunea Generală:

BUCUREŞTI, B-DUL TAKE IONESCU Nr. 1—3, Telefon: 5.20-60 şi 3.22-61



Vaporul „TRANSILVANIA"

La reluarea navigaţiei va deservi, cu vapoare rapide de pasageri şi mărfuri, linia Mediterana Orientală, (Levant) şi Mediterana Occidentală, cu plecări regulate din Dunăre şi Constanţa.

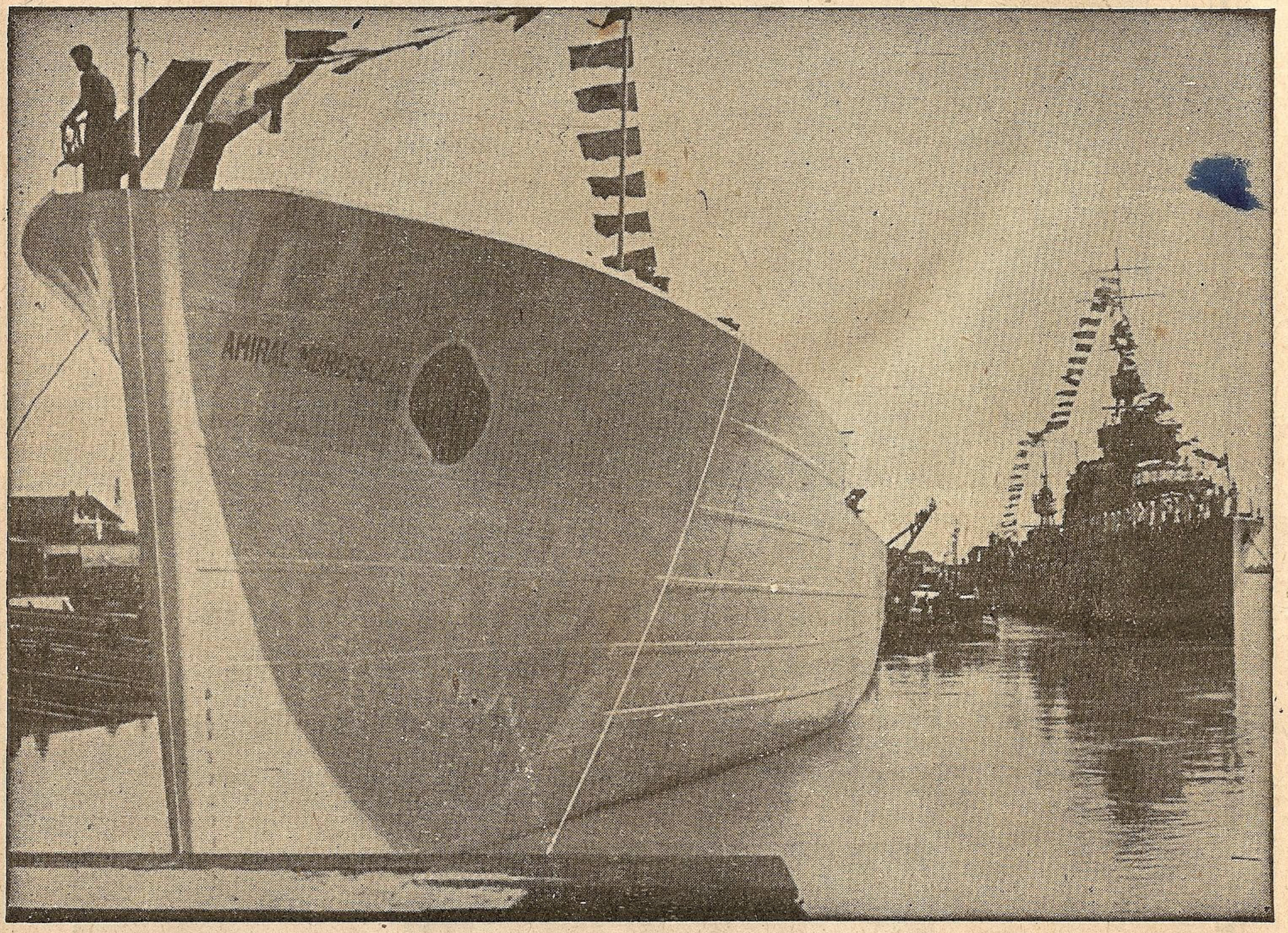
Vaporul „SULINA" la New-York

ŞANTIERELE NAVALE GALAŢI S. A.

CAPITAL SOCIAL LEI : 550 000.000

Direcţiunea Generală
BUCUREŞTI
Str. Cometa No. 33
Tel. 2.18.26

Şantierele
GALAŢI
Str. Şalupei No. 23
Tel. 17.03



CONSTRUCŢII DE NAVE DE RAZBOI ŞI COMERCIALE
REPARAŢIUNI LA ORICE FEL DE NAVE
DIVERSE LUCRARI MECANICE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Wilson No. 15. — Bucureşti I.

Domnului .....

Comuna .....

Judeţul .....

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREŞTI

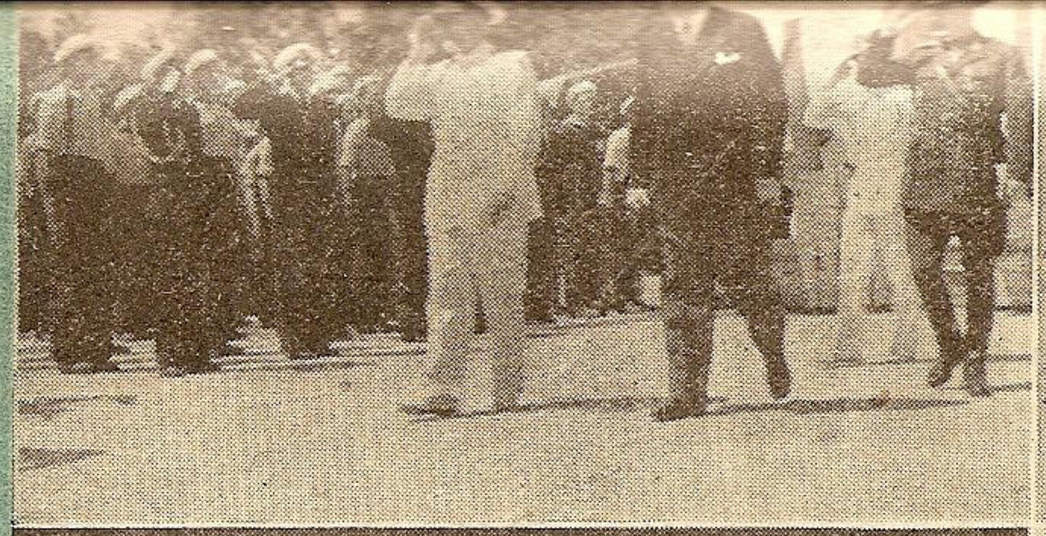
LEI 100

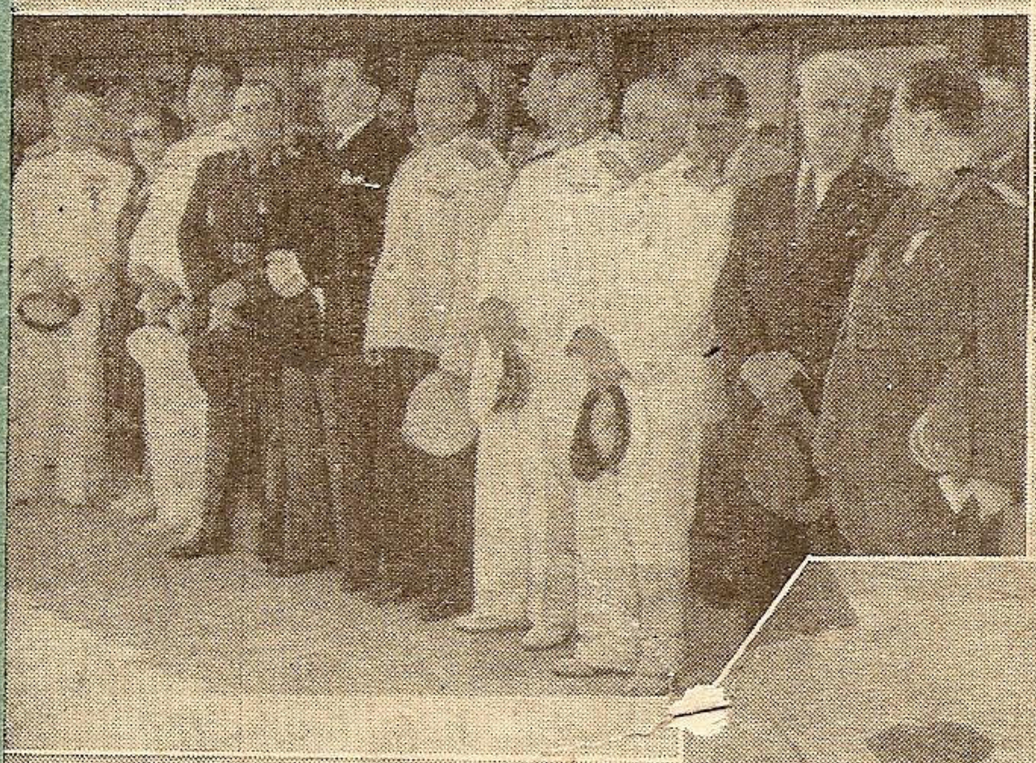
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

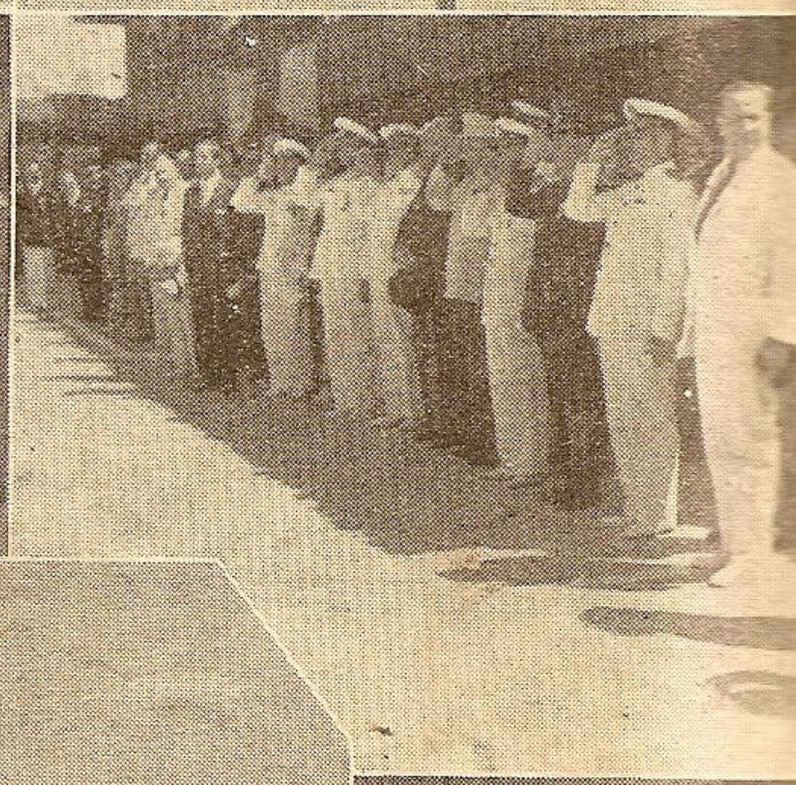
PERSOANA MORALĂ ȘI JURIDICĂ

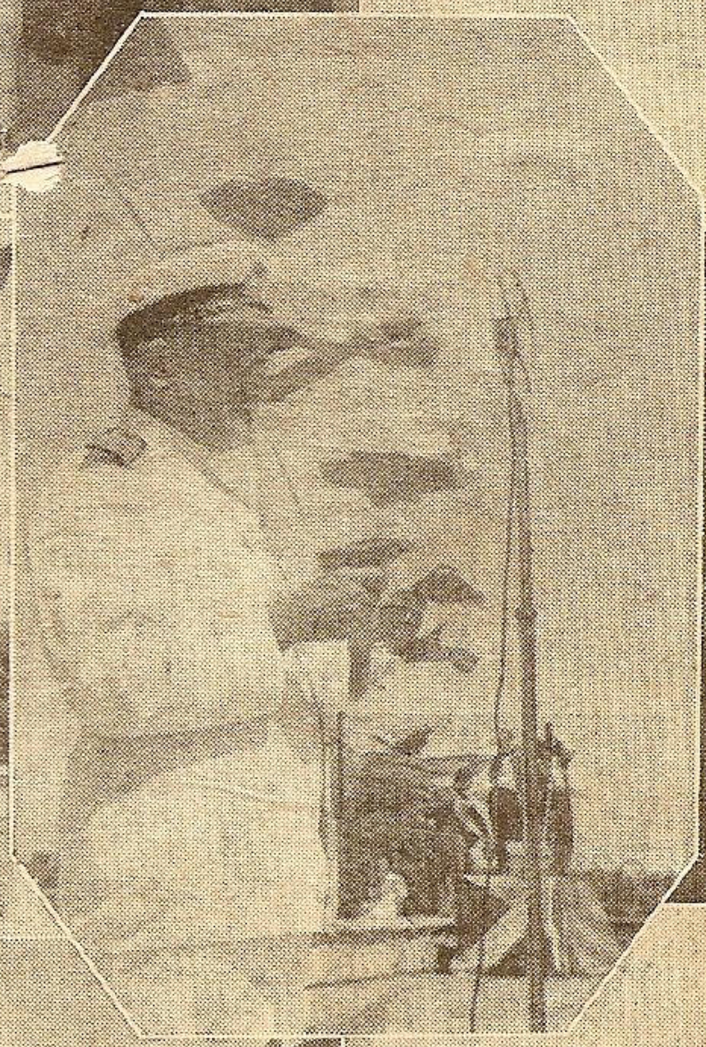
„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

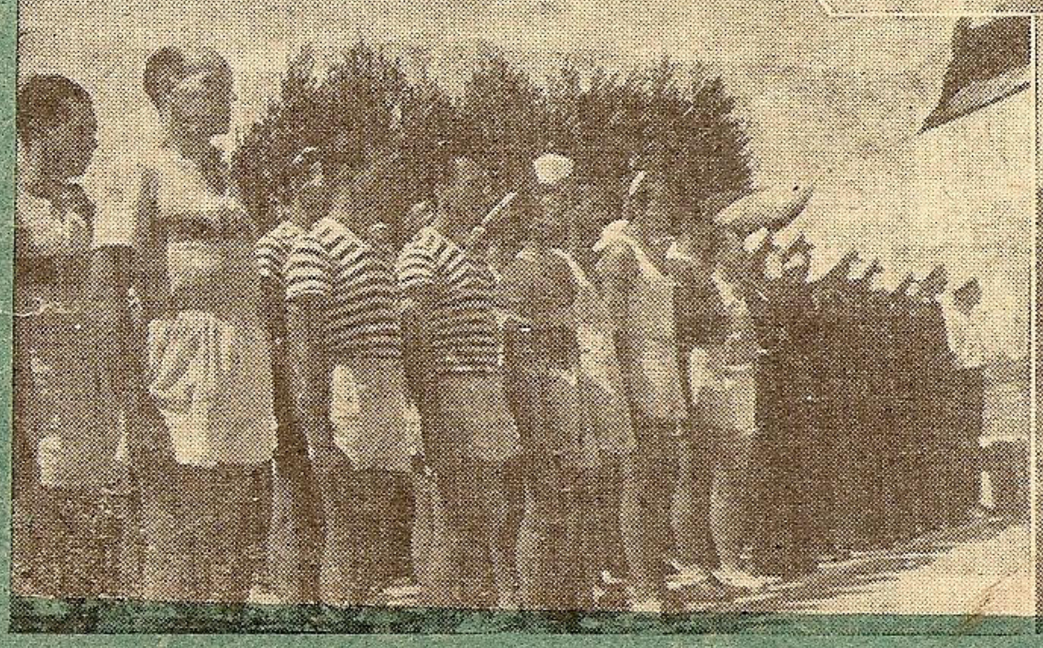
(M. KOGĂLNICEANU)

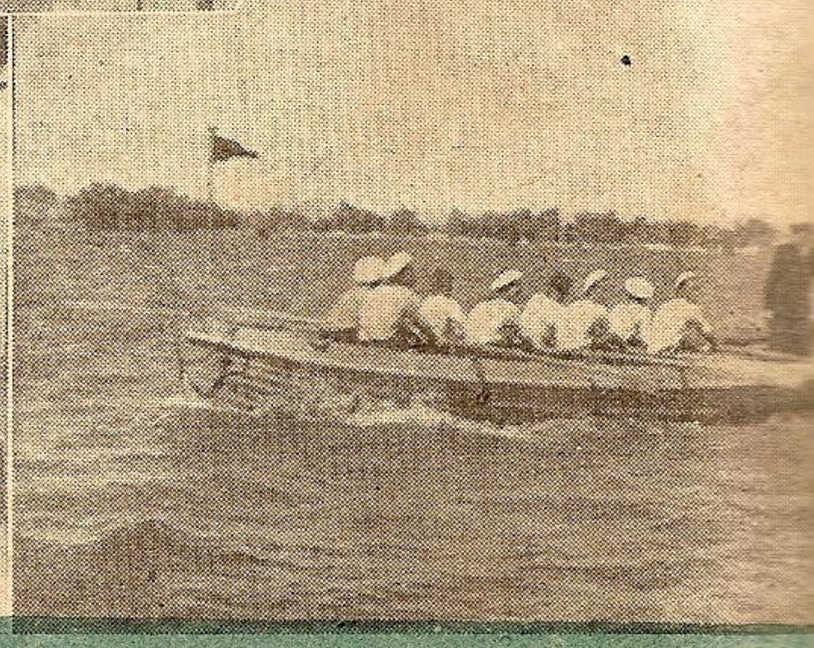












ZIUA MARINEI în Capitală: în medalion, d. Amiral P. Bărbuneanu, ministrul Marinei, rostindu-și cuvântarea; d. G. Tătărescu, Vicepreședintele Consiliului de Miniștri trece în revistă trupa; la mijloc, asistența și decorarea cu „Virtutea Maritimă"; jos, scene sportive

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XIV. Nr. 7—10 IULIE-OCTOMVRIE 194

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART ✱ Director : C-dor A. NEGULESCU

Numărul 7–10

Redacţia şi administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Wilson, 15 — Bucureşti I — Telefon 5.71.08
Cont C. E. C. 12.778

Iulie
Octomvrie 1945

CUPRINSUL:

L. N. R. : Reînvierea Marinei . . . . . pag. 89
C-dor Săvulescu Eugeniu : Vin zorile . . . . . „ 91
Amiral Bărbuneanu, C-dor E. Săvulescu, A. Bilciurescu :
Ziua apelor . . . . . „ 92
* * * : Ziua marinei . . . . . „ 96
C-dor Şt. Verbiceanu : Valuri de larg . . . . . „ 105
Ştefan Şoimescu : Popas Sărbătoresc . . . . . „ 105
* * * : Flota U. S. A. . . . . „ 106
Mitiţă Constantinescu : Continentul U. R. S. S. . . . „ 108
Ştefan Şoimescu : Amurg sufletesc . . . . . „ 110
Şt. Verbiceanu : Creste de val . . . . . „ 110
Ing. I. D. Ghica : Noţiuni despre tonaj . . . . . „ 111
* * * : Glasul Presei . . . . . „ 114
Scarlat Preajbă : Recenzii . . . . . „ 116
* * * : Informaţii—Noutăţi . . . . . „ 120
Necrolog : † Amiralul C. Perieţeanu . . . . . „ 122
: † Amiralul I. Isbăşescu . . . . . „ 123
Lt. Paul Epureanu : Cronica sportivă . . . . . „ 124
* * * : Filialele L. N. R. . . . . „ 130

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN :

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 10.000	**Pentru particulari . . . . . Lei 4000**
	Pentru străinătate . . . . . Lei 8000

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 2000 lei (membri majori, ofiţeri activi şi pensionari); 1000 lei (maeştri, subofiţeri).

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 500 lei, fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 600 lei pentru carnet, insignă şi statut, plus 400 lei pentru cei din provincie, înscrişi la Centrală.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 1000 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere aceleaşi taxe ca mai sus. Pentru juniori doritori a primi ambele reviste, cotizaţia este de 2000 lei.

Plata articolelor : **Articole originale . . . . . 2000 lei pagina**
Compilări originale . . . . . 1000 lei pagina
Traduceri . . . . . 1000 lei pagina

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

Reînvierea Marinei

Revista noastră, gata tipărită, era pe punctul de a porni spre cititori, cu evenimentele mai de seamă din viața apelor românești, — Ziua Apelor, Ziua Marinei, — când dela un capăt la altul al țării și dincolo de hotarele ei, în ziua de 12 Octombrie, prin graiul crainicului dela radio, românimea întreagă a aflat că la Galați s'a petrecut un alt eveniment ce întrece prin amploarea și însemnătatea lui pe toate cele tradiționale sau ocazionale.

In acea istorică zi pentru țară și pentru marină în special, în fața înalților reprezentanți ai guvernului sovietic și ai celui român, au fost predate marinei noastre parte din navele militare și de comerț care, prin condițiunile armistițiului, erau considerate ca trofee de război și trecute în patrimoniul marinei U. R. S. S.

Un asemena răsunător eveniment nu putea aștepta apariția viitorului număr, spre a fi împărtășit tuturor membrilor Ligii Navale.

Mica noastră marină, creată cu mari sacrificii și prin stăruința dârză a celor care cunoșteau problemele în legătură cu apele noastre, și al căror număr sporea din an în an, mulțumită Ligii Navale Române, — marina noastră mică era desființată. Jalea pătrunsese în sufletele tuturor. Numai o minune Dumnezeească ar fi fost în stare să o îndulcească, dacă nu să o risipească.

Și minunea s'a înfăptuit, nu mult după rugăciunile înălțate la 15 August către Maica Domnului, de toți marinarii și de cei care-i iubesc !

Guvernul Sovietic, apreciind valoarea marinarilor noștri;

— loialitatea cu care și din partea marinei s'au executat condițiile armistițiului;

— sângele vărsat în comun de ostașii noștri alături de cei ruși, ca și în războiul Independenții din 1877 și al întregirii din 1916;

— interesele vitale ale țării noastre așezată la Dunăre și Mare;

— a binevoit, în urma stăruințelor guvernului nostru, să redea marinei noastre parte din navele ei.

In numărul viitor vom reda pe larg cum s'a desfășurat impozanta manifestare de încredere și prietenie reciprocă. Deocamdată ne facem ecoul tuturor celor adunați în jurul flamurei Ligii Navale Române, — marinari bătrâni și tineri, sportmeni, iubitori ai marinei și ai apelor noastre, arătând că inimile noastre au tresărit de bucurie și mai ales pun mare nădejde în viitor.

E. S. I. Kavtaradze, ambasadorul extraordinar și plenipotențiar al U. R. S. S., în cuvântarea rostită a spus între altele :

„SUNT CONVINS CA VOR MAI FI MULTE FAPTE CARE VOR ILUSTRA PRIETENIA NOASTRA".

Iată dar că la bucuria de a revedea în patrimoniul marinei noastre navele care poartă numele vestitelor localități MĂRĂȘEȘTI și MĂRĂȘTI, unde ostașul nostru a săpat lozinca „pe aicea nu se trece", înfrângând armatele spărgătorului de fronturi Machensen, precum și sfințitele nume STIHI și GHICULESCU ale camarazilor căzuți la posturile de onoare în războiul pentru Intregirea Neamului, — s'au mai adăogat, ca un balsam înviorător, cuvintele Excelenții Sale, care au făcut să încolțească sâmburele nădejdei într'un viitor mai bun, mai frumos, mai strălucitor pentru marină și pentru țară.

Liga Navală Română, care dela întemeere luptă și a luptat spre a avea o marină la înălțimea țării și a iscusinței marinarilor noștri, vede în mărinimosul gest al guvernului sovietic și în plinele de speranțe cuvinte ale reprezentantului său, reînvierea marinei noastre și ridicarea moralului celor crescuți în „spiritul Mircea", creat de veteranul bric și continuat de noua navă-școală cu același nume, construit din sudoarea și dragostea întregului popor, tineri și bătrâni, elevi și pensionari, ucenici și muncitori din porturi și uzine.

Cu acest gând și cu inima vibrând de recunoștință, încheiem strigând:

Trăiască prietenia româno-sovietică !

Înflorească alături cele două marine !

L. N. R.

Cum a decurs solemnitatea

Pe bordul distrugătorului „Mărăşeşti" s'a desfăşurat solemnitatea restituirii de către Uniunea Republicilor Socialiste Sovietice a navelor româneşti de război şi comerciale, prevăzute în convenţia încheiată la Moscova la 11 Septembrie 1945.

După ce au fost semnate procesele verbale de restituire a vaselor către Marina Română, a urmat ceremonia predării vaselor potrivit tradiţiei marinăreşti, în timp ce muzica executa imnurile sovietic şi român.

Comandantul sovietic al detaşamentului de nave, d. Căpitan de gradul II *Civertkin,* le-a predat comandantului român, cu care prilej a rostit o cuvântare, spunând :

„Indeplinind voinţa guvernului meu şi ordinul Comandantului meu, am onoarea să predau sub comandamentul d-lui Comandor, detaşamentul de nave compus din distrugătoarele „Mărăşeşti" şi „Mărăşti", canonierele „Ghiculescu" şi „Stihi", torpiloarele „Sborul" şi „Smeul", submarinul „Delfinul" nouă vedete rapide, două şalupe hidrografice, precum şi un mare număr de vase din flota tehnică şi comercială.

Imi exprim convingerea că aceasta o să întărească şi mai mult legăturile de prietenie între România şi U. R. S. S. spre binele popoarelor noastre" (urale).

Luând în primire vasele, d. căpitan comandor *Reţeanu,* a spus :

„In numele Majestăţii Sale Regelui şi al Guvernului Român, am onoarea a primi navele asigurându-vă de recunoştinţa ostaşilor Marinei Regale Române faţă de Guvernul Uniunei Sovietice, de prietenia trainică dintre marinele noastre şi de dorinţa nestrămutată de a depune toate eforturile alături de marinarii sovietici pentru a menţine pacea şi prosperitatea popoarelor noastre prietene" (urale).

A luat apoi cuvântul d. vice-amiral *Bogdenko,* vicepreşedintele Comisiei Aliate de Control :

Domnule prim-ministru,
Domnilor miniştri,
Domnilor generali, amirali şi ofiţeri ai Marinei Române,
Tovarăşe ambasador al Uniunii Sovietice,
Tovarăşi ofiţeri ai Marinei Sovietice,

„Acum, pe baza deciziunei guvernului sovietic, reprezentantul Comandamentului militar naval al Uniunii Sovietice, căpitanul de gradul II Civertkin, a predat guvernului şi poporului român acest detaşament de vase. In momentul acesta solemn al actului istoric de mărinimie din partea Uniunii Sovietice, vreau să-mi exprim convingerea că prietenia româno-sovietică se va întări şi mai mult.

Prin acest act se deschide o pagină nouă în istoria Marinei Române.

Felicit pe ministrul subsecretar de stat al marinei d. amiral Barbuneanu, şi prin el felicit pe toţi marinarii români pentru renaşterea marinei democratice române.

Eu sper că pavilionul de război al marinei române va fâlfâi de acum înainte, întotdeauna alături de pavilionul marinei Sovietice, în lupta comună pentru pacea şi binele popoarelor noastre.

Trăiască prietenia româno-sovietică, care a înapoiat marinei române aceste vase. (Urale).

Trăiască prietenia dintre marinele noastre". (Urale).

A răspuns d. amiral *Bărbuneanu,* spunând următoarele :

Actul săvârşit astăzi în prezenţa Domniilor Voastre, marchează readucerea la viaţă a Marinei Regale Române, înseamnă renaşterea ei, datorită spiritului de înaltă bunăvoinţă şi largă înţelegere arătată de guvernul Uniunii Republicelor Socialiste Sovietice faţă de străduinţele poporului român, dornic de a-şi consolida şi de a-şi întări poziţia sa în rândurile popoarelor democratice şi iubitoare de pace.

Marina Regală Română porneşte astăzi pe o nouă cale, indicată de piatra de hotar înfiptă în istoricul existenei ei.

Cele 18 nave de război, ce au aparţinut marinei noastre, intrate deja în patrimoniul Uniunii Sovietice şi considerate ca trofee, sunt restituite acum României, potrivit conveniei semnată la Moscova la 11 Septembrie 1945, între guvernul sovietic şi guvernul român. Iată un gest, care demonstrează pe lângă bunăvoinţă şi solicitudine, multă încredere şi prietenie ! Aceste nave, vor forma pentru marina noastră, punctul de plecare în desvoltarea viitoarei flote române, care împreună cu puternica şi glorioasă flotă roşie va asigura şi va apăra, pe apă, interesele comune ale ambelor noastre ţări prietene.

Ofiţerii şi marinarii români, animaţi de sentimente de recunoştinţă faţă de Uniunea Republicelor Socialiste Sovietice, vor munci cu toată râvna pentru ca noua marină să poată aduce în cel mai scurt timp aportul ei în viaţa poporului român şi în strângerea legăturilor de prietenie între Marina Română şi Marina Sovietică.

In numele noulŭi Marine Regale Române, ce-şi deschide astăzi drum spre un viitor strălucit, graţie sprijinului puternicului stat vecin şi aliat, Uniunea Republicelor Socialiste Sovietice, aduc asigurarea fermă faţă de Rege, poporul român şi guvernul de largă concentrare democratică al României, precum şi faţă de guvernul Uniunii Sovietice, că Marina Regală Română va păstra eternă recunoştinţă actului săvârşit astăzi în prezenţa noastră şi va fi gata oricând să-şi manifeste sentimentele de sinceră prietenie faţă de Uniunea Sovietică, dragostea de ţară, de Rege şi de popor.

Trăiască M. S. Regele Mihai I, Suveranul României independente şi democratice.

Trăiască Generalissimul Stalin.

Trăiască noua Marină Regală Română.

Trăiască în veci prietenia trainică între poporul român şi popoarele Uniunii Republicelor Socialiste Sovietice. (Urale).

Ceremonia a luat sfârşit în uralele marinarilor la care se adăugau puternicele aclamaţii ale miilor de cetăţeni înşiruiţi pe cheiuri.

Inalţii oaspeţi au vizitat după aceia vasele.

Vin zorile

de

Comandor Săvulescu Eugeniu

In acest mijloc de August însorit, serbăm prima aniversare a patronului Marinei, sub semnul prieteniei cu Marii noştri Aliaţi. Dela răscrucea vitejiilor prin care am trecut, e pentru prima oară când marinarul român se vede din nou acolo unde trebue — *alături de marii maeştrii ai mării* — alături de urmaşii unui MAHAN, alături de urmaşii unui NELSON, alături de urmaşi unui MAKAROV. Este o şcoală dela care Marina română are ce învăţa.

Căci marile popoare ale lumii au întotdeauna viziunea rostului mării. Ele îşi dau seama, din instinct, de puterea formidabilă ce le acordă această pârghie a civilizaţiei care este Marina. Silite să apere interese care trec dincolo de oceane, chemate să intervină în regiuni care nu le interesează direct, aceste păzitoare ale ordinei geniului uman nu pot fi absente dela competiţiunea ce se joacă pe întinderile lichide. Rolul lor de apărătoare a libertăţii omului şi popoarelor le obligă să aibă o marină puternică.

De secole, pavilionul de război al acestor naţiuni, a reprezentat elementul de ordine dela un capăt al globului la celălalt, din Alaska până în Mediterana, dela Vladivostok la New-York. Aceste nevoi s'au transformat în tradiţii şi astăzi nimeni nu se mai întreabă ce rost are pavilionul înstelat la celălalt capăt al globului : Misiunea lui de apărător al civilizaţiei îl obligă.

In aceste ţări nu este nevoie să se demonstreze raţiunea de a fi a Marinei. Acolo copilul se naşte cu conştinţa că este un fiu al unei mari naţiuni şi că are un rost de împlinit pe acest pământ. Chestiunea apărării patriei nu se pune, pe primul plan este grija apărării civilizaţiei şi a ordinei mondiale.

Este oare o întâmplare că, în acest război, s'au găsit alături cele mai mari puteri maritime de pe glob ? Este o simplă conjunctură politică faptul că Marea Britanie şi Statele Unite s'au înfrăţit cu Uniunea Sovietică ? Desigur că nu. Aceste mari popoare au în sânge noţiunea democraţiei şi era natural să se unească în contra politicei de aventură a statelor perturbatoare. Statele maritime mari sunt prin esenţă democratice şi Japonia îşi ispăseşte astăzi greşeala de a fi vrut să facă excepţie la această regulă.

Marinele mari sunt emisarele democraţiei. Ele apără libertăţile popoarelor şi ale indivizilor. Ele reprezintă garanţia ordinei mondiale, nu numai a statului căruia aparţin.

De secole, statele maritime mari au făcut sacrificii extraordinare pentru străbaterea regiunilor maritime neumblate, pentru descoperirea locurilor neexploatate. Le mâna, în această operă, un interes direct ? Rezultatele le aduceau un câştig care să compenseze cheltuelile de vieţi, de material şi de bani ? Nu. Ele răspundeau chemărilor civilizatoare. Le obliga prestigiul lor de state de frunte ale omenirii. Anglia, Statele Unite, Rusia, au făcut sacrificii imense pentru descoperiri geografice în regiuni maritime necunoscute. Regiunile arctice sunt semănate cu sute de nume ale suveranilor acestor ţări. Uniunea Sovietică întreţine, cu sacrificii imense, un serviciu de transporturi în Oceanul Ingheţat de Nord. A echipat staţiuni cu cel mai modern utilaj pentru a face posibilă navigaţia în aceste locuri. Şi dacă exploatarea acestor căi compensează, într'o mică măsură, lipsa căilor de comunicaţii cu debit mai mare, nu e mai puţin adevărat că ea deschide calea civilizaţiei unor regiuni şi popoare, care, până azi, erau cu totul izolate. Este misiunea civilizatoare a unui mare popor care îşi înţelege rosturile mondiale.

Insfârşit statele maritime mari sunt cele care îndeplinesc funcţiunea cea mai importantă pentru progresul omenirii : ele asigură legătura şi schimbul de produse între toate regiunile de pe glob. Ce s'ar face omenirea dacă acest schimb, la care cooperează sute de mii de nave ale acestor state, ar înceta ? Acest război a pricinuit, nu o întrerupere totală, ci numai parţială şi temporară a acestor schimburi şi vedem astăzi ce perturbaţiuni s'au produs în viaţa economică a popoarelor, lipsuri în alimentaţie, în îmbrăcăminte, în mijloace de transport, în schimburi de idei, etc. Nivelarea nu se va putea face decât atunci când ţarinele acestor state îşi vor relua funcţiunile cu plin randament şi numai dupe câţiva ani se va putea ajunge la un nou echilibru economic. Această funcţiune fundamentală a tuturor marinelor din lume reprezintă salvarea omenirii.

In această zi de aniversare a patronului Marinei noastre, departe să-i micşorăm meritelee din trecut, ne gândim cu speranţă la programul ei de viitor. Aşezată dealungul celui mai important fluviu din Europa, având un litoral la o mare care formează unul din depozitele cele mai mari din lume în petrol şi cereale, România are, din punct de vedere al navigaţiei maritime şi fluviale, o sarcină mare de împlinit. Marinarii noştri privesc cu încredere viitorul, pentrucă ei ştiu că Marile Naţiuni Unite. Aliaţii noştri, sunt şi cele mai înţelegătoare din acest punct de vedere. Statele cele mai mari sunt şi cele mai generoase. Gestul repetat de frăţietate şi înţelegere pe care l'a adresat Uniunea Sovietică României, este o dovadă a acestei afirmaţiuni.

România, prin Marina ei, trebue să se înscrie în opera de restabilire şi de desvoltare paşnică a omenirii. România trebue să fie prezentă pe malurile Dunării şi ale Mării Negre, pentru a face faţă sarcinilor cari îi revin. Pilda Marinelor Mari va fi urmată cu sfinţenie şi marinarii români vor şti să profite de exemplul celor mai glorioase marine din lume.

Zorile păcii care vin, sunt şi zorile Marinei Române. Ţara întreagă şi aliaţii ei pot avea încredere în Marinarii români.

ZIUA APELOR

Ziua Apelor s'a sărbătorit în capitală la eleganta cabană A. S. A. M. (Asociaţia Sportivă Aer şi Marină), în prezenţa d-lui Amiral Bărbuneanu, ministrul marinei, a numeroşi ofiţeri de marină şi aviaţie, comitetul L. N. R., sportivi şi mulţi alţi iubitori ai apelor noastre.

Serbarea a fost deschisă cu r,

Cuvântarea d-lui Amiral P. Bărbuneanu

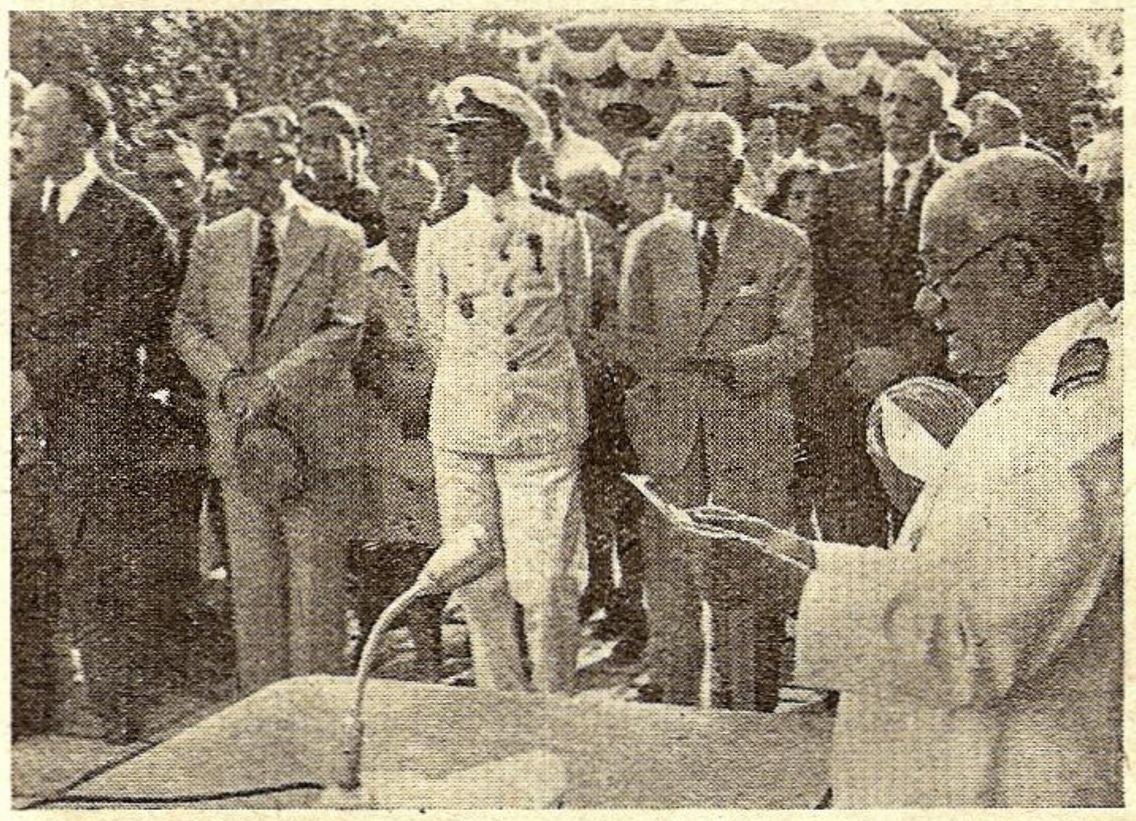
Printr'o decizie a Ministerului Educaţiei Naţionale şi după propunerea Ligei Navale Române, s,a stabilit în anul 1933, ca într'una din zilele lunei Iunie să se sărbătorească. **Ziua Apei.**

Instituirea acestei sărbători a avut drept scop ca poporul român să-şi manifeste bucuria în această zi, reamintindu-şi despre vechea şi statornica sa aşezare pe acele plaiuri, brăzdate şi udate de numeroase şi variate ape.

Acţiunea binefăcătoare a apei pe pământ nu a putut să scape observaţiei omului primitiv. Astfel, cultul apelor se regăseşte în mitologiile cele mai vechi şi e mai puternic în Orient, în ţările inundate de arşiţa soarelui, unde popoarele din India invocau pe zeul apelor cereşti, iar Iranienii onorau pe zeiţa apelor terestre.

Apele au avut deasemenea importanţa lor în mitologia Scandinavilor, Germanilor şi Slavilor şi rolul fluviilor, nimfelor şi naiadelor era foarte valoros în panteonul grec şi roman. Marea apare întâia oară zeificată la Greci şi la Romani prin numele lui Poseidon şi Neptun, după cum nereidele, oceanidele, sirenele şi alte denumiri, făceau parte din pompoasa curte a zeilor. Chiar poporul nostru păstrează în obiceiurile sale un cult al apelor, căci procesiunile religioase pe timp de secetă nu sunt decât reminiscenţele unor serbări de demult în evocarea zeilor, ca să reverse asupra pământului însetat, binefăcătoarea apă cerească.

Dar în afară de multe alte aspecte religioase, manifestate la diferite popoare, apa serveşte omului sub diferite aspecte : apă de ploaie, apă potabilă, apă minerală, apă curgătoare, apă navigabilă, apă de mare şi multe alte denumiri. Ceva mai mult, apa este necesară la întreţinerea vieţii tuturor celulelor organice ale animalelor şi plantelor : atunci când cantitatea de apă anbiantă în care înnoată celulele scade la 20%, atunci manifestările vitale încetează şi urmează moartea organismului.



D. Ministru al Marinei, Amiral P. Bărbuneanu, rostindu-şi cuvântarea.

Acolo unde apa pătrunde adânc în uscat prin golfuri şi se prelungeşte mai departe prin fluvii şi râuri, omul a avut putinţa mai uşoară ca să comunice cu semenii săi pe calea navigabilă şi să folosească această apă pentru scopurile sale practice, de unde ştim că primele începuturi ale civilizaţiei s'au desvoltat în aceste regiuni, favorizate mai cu seamă de abundenţa peştelui care dădu naştere primei industrii, adică a pescuitului. Aşa cunoaştem din Istorie pe Asirieni, pe Babilonieni, care au destinat apele Tigrului şi ale Eufratului la irigarea Mesopotamiei, apoi pe Chinezi şi Egipteni, care întrebuinţează Yang-ce-Chiangul şi Nilul ca mijloc de irigaţie şi transport, au putut ajunge în epocile lor de glorie, la civilizaţia aceia uimitoare care şi astăzi impune respect.

Mai târziu civilizaţia ia un avânt mai important pe ţărmurile mării Mediterane subt epoca greco-romană, când, navigaţia ajunsă în floare, permite poporului roman să-şi întindă prin cuceriri dominaţia sa peste tot, acolo unde puteau pătrunde galerele sale şi să transforme această mare într'un lac roman.

Un contrast faţă de Europa — cu coastele sale dantelate — care a permis popoarelor sale, pe calea uşoară a apelor, să se desvolte, să întreţină relaţiuni comerciale şi să cucerească tot pământul, îl prezintă continentul African, cu contururile sale drepte. Aci configuraţia neprielnică a coastelor sale, fără nici un contact direct pe calea apei între ocean şi interiorul continentului afară de regiunea Nilului, a fost o stavilă în pătrunderea civilizaţiei şi populaţia sa de mii de ani a rămas şi astăzi în cea mai mare parte la acelaş nivel de cultură inferioară, cu îndeletnicirea de căpetenie a vânatului.

Aşa dar vedem că apele au fost din cele mai vechi timpuri singurul mijloc mai lesnicios al oamenilor pentru transportul şi schimbul produselor lor.

Această împrejurare a făcut să se desvolte în toate timpurile o adevărată industrie a transporturilor pe apă, iar arta navigaţiei să fie printre cele dintâi îndeletniciri ale omului.

Ca să plutească pe apă, omul a avut nevoie dintr'un început de un trunchi de copac care trebuia pregătit acestei nevoi. Toate transformările succesive ale acestui mijloc de plutire, până la uriaşele cuirasate şi transatlantice, sunt datorite uimitoarelor progrese de cultură şi civilizaţie ale omului.

Dar adevărata valorificare a acestui mijloc de transport pe ape, nu apare decât în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, odată cu aplicaţiuneea aburului la vapoare, după care navigaţiunea ajunge la cel mai înalt grad de perfecţiune şi schimbul de produse de tot felul se intensifică la maximum, făcând să apară chiar fenomenul supraproducţiunii.

Cu perfecţionarea instrumentelor de navigaţie, râurile şi fluviile au devenit şi ele drumuri preţioase pentru schimbul produselor şi însemnătatea lor devine cu atât mai mare de cât aşezările omeneşti dealungul cursurilor lor, sunt mai numeroase.

Astfel Dunărea, deşi nu este cel mai mare fluviu, a jucat şi joacă un rol precumpănitor în istoria culturală, politică şi economică a Europei, căci populaţiunile ţărilor şi ţinuturilor pe care le străbate şi care sunt aşezate numai dealungul cursului său, se cifrează la câteva zeci de milioane şi trăiesc din binefacerile acestui fluviu.

Dar importanţa Dunării şi a navigaţiei fluviale în Europa,

va ajunge la adevărata şi uriaşa ei valoare economică, când acest mare fluviu va putea fi legat prin canale cu Oderul, Elba şi Sava, înlesnind astfel legăturile maritime între Marea Neagră, Marea Adriatică, Marea Nordului şi Marea Baltică.

In contrast însă cu această bătrână Europă, dominată în toate timpurile de ambiţie, ură şi imperialism, unde nu s'a putut încă realiza acel mare deziderat al comunicaţiilor între cele patru mări, vedem că tânăra Uniune Sovietică, numai în scurtul ei timp de închegare şi înfrăţire a celor şasezeci de naţionalităţi existente în imensul ei spaţiu, a reuşit prin lucrări de proporţii uriaşe, să stabilească legătura între fluviile Volga, Don, Dvina şi Neva, şi astfel comunicaţiile pentru marile vapoare între Marea Caspică, Marea Neagră, Marea Baltică şi Marea Albă să devină o realitate.

Dar lucrări de hidrografie şi oceanografie s'au făcut şi în alte mări şi în special cele din Marea Neagră executate de ofiţerii marinei sovietice, au adus o frumoasă contribuţie la îmbogăţirea acestei mări cu noui cunoştiinţe în materie de oceanografie.

Marina Regală Română nu mai puţin a contribuit şi ea la cunoaşterea misterelor Mării Negre, al cărei abis este neîncetat umplut cu tot ceeace Dunărea şi afluenţii ei cară în drumul lor de scurgere de pe plaiurile, de pe dealurile şi de pe munţii popoarelor care trăesc deavalma şi care se vor înfrăţi odată pe malurile lor.

Poporul Român, care în bună parte a intrat pe făgaşul îndeletnicirilor şi cunoştiinţelor a tot ce are legătură cu marea şi cu apa, a fost îndrumat în această privinţă de Marina Regală, ai cărei ofiţeri nu s'au obosit încă din timpuri străbune ca să facă cunoscut tuturor prin cuvânt, prin scris şi prin faptă că **„cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea cea largă".**

Aşa a luat naştere Marina Comercială, al cărei personal a fost crescut şi instruit în Şcoala de Marină, înfiinţată la 3 Octombrie 1881 la Galaţi, iar călirea lor în arta navigaţiei s'a făcut în căldarea Mării Negre. pe bricul „Mircea" unde au învăţat aspra şcoală a mării, ducând apoi cu mândrie în ţările străine, falnicul tricolor românesc.

Aşa a luat naştere Liga Navală Română, când la 13 Martie 1927 un comitet de iniţiativă, pătruns de patriotica înţelegere că Marina de Răsboi şi cea Comercială. constituesc cele două pârghii ale puterii noastre maritime şi că pe aceste două forţe componente se bazează viitorul economic al ţării noastre, au pus temeliile acestei instituţii, care de atunci a lucrat fără preget la răspândirea în massele poporului a tot ce este în legătură cu apa.

Aşa a luat naştere şi Sportul Nautic Românesc în vechiul Regat, căci în Transilvania el datează înainte de 1914. Sportul velelor şi cel cu motoare a fost practicat în vechiul Regat de ofiţeri de marină, discipolii bricului „Mircea", însă asociaţiuni oficiale în acest scop nu au existat. Rama şi vâsla erau deasemenea rezervate Marinei Militare prin concursurile de bărci dela bricul „Mircea", crucişătorul „Elisabeta" şi Monitoare care mai întotdeauna s'au relevat printre primele la regatele internaţionale între bărcile noastre şi cele ale vaselor străine venite în vizită la noi.

Se simţea nevoia ca odată cu desvoltarea celorlalte sporturi şi faţă de rolul acestora în educaţia fizică a poporului, să se uşureze formarea de asociaţiuni sportive nautice, să se reglementeze activitatea lor, şi să le facă cunoscut marelui public.

Aşa a luat naştere diferite cluburi nautice, începând cu Yacht Club Regal Român, înfiinţat la Constanţa de un grup de ofiţeri de marină, apoi la Bucureşti cu deschiderea lacurilor Herăstrău, Băneasa şi Floreasca, îşi încep activitatea 10 cluburi, care prin diferitele concursuri şi caravane organizate au contribuit la o reală propagandă pentru sporturile nautice din ţară.

Se simţea însă nevoia unei legiferări şi astfel în 1936 potrivit noului legi de educaţie fizică, se centralizează toate cluburile de specialitete sub conducerea unui organ central, condus de un ofiţer de marină, **Federaţia Română de Sporturi Nautice**, care reuneşte sportul nautic sub cele trei forme ale sale : canotaj, vele şi natatie.

Deşi la începutul lor, cluburile nautice erau timide în activitatea lor, fiind sprijinite cu fonduri de Subsecretariatul de Stat al Marinei şi pătrunse adânc de ideia democratică pe care Guvernul actual o insuflă în toate ramurile de activitate ale ţării, au ajuns la o mare desvoltare şi afluenţa membrilor de înscriere aproape că nu mai poate fi satisfăcută de unele cluburi.

Astfel prin munca fără preget a Conducătorilor idealişti şi entuziaşti ai acestor organizaţiuni, care au pus în slujba cauzei toată căldura sufletului lor, au făcut massele să înţeleagă că omul luând contact cu aerul, apa şi soarel eprin sporturile nautice, îşi călesţe caracterul, învaţă să vrea şi să execute ce vrea şi să aibă o adversitate pentru plăcerile uşoare şi nesănătoase.

A urmat apoi desfăşurarea competiţiunilor nautice de canotaj, în pauză intercalându-se demonstraţii de înnot şi sărituri.

Dl. Ministru împreună cu d. V.-Amiral N. Păiş, preşedintele L. N. R., a distribuit premiile la concursul interşcolar al Ligii.

Ziua Apelor

de C-dor Eugen Săvulescu

Printr'un frumos obiceiu care a intrat în tradiţie, poporul român prăznueşte, la acest sfârşit al lunei Iunie, ZIUA APELOR.

E o sărbătoare necesară. Este nevoie să se readucă aminte poporului nostru cât datoreşte el apelor sale şi mai ales câtă bunăstare i-ar putea veni dacă, în viitor, el ar da acestui element atenţia cuvenită.

Popoarele au datorit în special elementului lichid desvoltarea lor în cursul istoriei. Creta, Egiptul şi Grecia antică şi-au desvoltat civilizaţia, datorită schimburilor pe Marea Mediterană. Imperiul roman şi-a desăvârşit cuceririle şi a exploatat provinciile navigând tot pe acest Mare Internum. Pe rând Genovezii, Veneţienii, toate marile cetăţi ale evului mediu şi-au datorit înflorirea şi belşugul elementului nautic. Civilizaţia şi progresul s'au desvoltat dealungul coastelor maritime şi în preajma marilor fluvii.

Mai târziuu, în epoca oceanică, Spania, Portugalia, Olanda, Franţa şi Marea Britanie îşi dispută întâietatea în enormele competiţiuni navale, care au adus omenirii marile descoperiri geografice, schimbul produselor celor mai variate, şi ţărilor lor imense posesiuni şi enorme beneficii. Sunt popoare care au înţeles apele şi rostul lor în desvoltarea omenirii. Au făcut sacrificii mari, dar nici unul nu a rămas nerecompensat. Darnică, marea a răsplătit pe cei ce au luptat pentru ea.

Apa ca element de transport, ca element de exploatare comercială, ca teatru de operaţiuni, sub toate formele, este o imensă sursă de beneficii pentru cei care o exploatează.

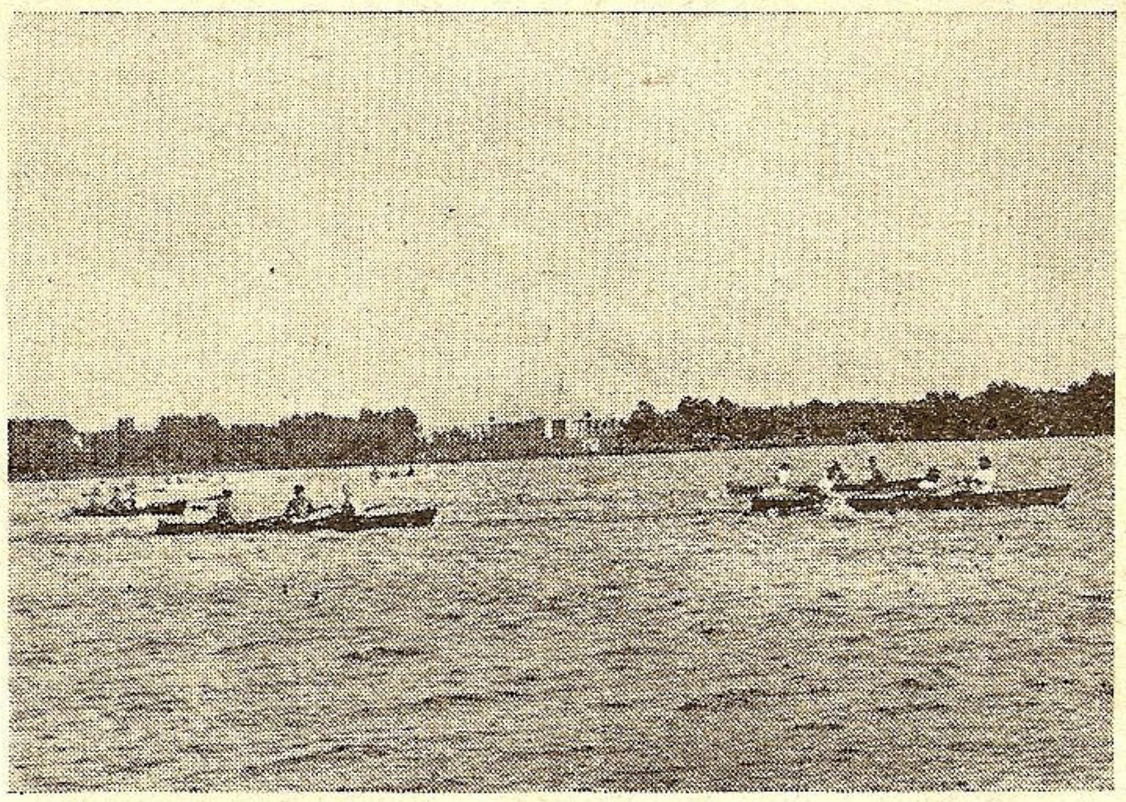
Statele posesoare de căi maritime şi fluviale sunt şi cele mai puternice de pe glob : Statele Unite şi Marea Britanie îşi datoresc înflorirea aproape exclusiv acestui factor de civilizaţie şi de progres.

Sub ochii noştri asistăm astăzi la cea mai gigantică luptă ce

Concursul de bărci şi sărituri.

se duce de un popor numeros pentru corectarea poziției sale geografice din punct de vedere al exploatării apelor : Uniunea Sovietică.

Această țară a cărei întindere depășește pe aceea a continentelor, 8000 km. lungime pe 2000 km. lățime, deși are 48.000 km. de frontieră maritime, este foarte puțin avantajată în desvoltarea sa, din cauza poziției geografice desavantajoase.



Concursul de bărci.

Eşirile maritime ale Uniunii sunt toate barate de obstacolele naturii : Oceanul Pacific este prea depărtat de centrele de exploatare, Oceanul Ingehțat de Nord nu permite navigația. Marea Baltică este blocată de gheţuri mai multe luni pe an şi atât ieşirile acesteia cât şi cele ale Mării Negre, sunt comandate de strămtori stăpânite de alte state. In concluzie URSS nu are ieşire la mare.

Odată cu trezirea poporului rus de către lozincile de viață nouă, capitolul acesta a fost şi el abordat, cu concepții tot atât de grandioase ca şi înfăptuirile din domeniul agricol sau industrial. Ne amintim cu toții de expedițiile profesorului Otto Tulievici Smidt, directorul enciclopediei sovietice, cu vasul „Tscheliuskin" în 1932. Acesta avea ca misiune să stabilească drumul cel mai bun din Leningrad, prin Oceanul Ingheţat de Nord, până la Wladiwostok ; să studieze bazele posibile pentru vasele spărgătoare de ghiață şi să înființeze stațiuni meteorologice pe acel parcurs. Nu fără dreptate se spunea că inginerii sovietici sunt pe cale de a schimba aspectul economic al lumii, ca şi Magellan, care, în veacul al 16-lea, atingea pentru prima oară Asia, ocolind America pe la Sud.

Dar guvernul sovietic nu rămâne la prima sa încercare. O nouă tentativă a fost făcută dela Est spre Vest. Noul spărgător de ghiață „LITKE", având la bord mai multe personalități ştiințifice, a părăsit Wladiwostokul la 20 Iunie 1934 şi, după 83 zile de navigație, a atins Murmansk. Punerea în serviciu a puternicei stațiuni de telegrafie fără fir dela îmbucătura fluviului Ienisei, Igarka, a permis lui „LITKE" să se țină în legătură permanentă cu Moscova.

De atunci, în fiecare an, guvernul sovietic organizează convoaie de nave comerciale, care însoțite de spărgătoare de ghiață, execută acest parcurs pe la Nordul Asiei, făcând legătura între Europa şi Extremul Orient, prin căile gheţurilor şi tundrelor virgine. Echipate cu dotațiunea ştiințifică cea mai completă, atât vasele cât şi stațiunile de oprire dau posibilitatea realizării acestei legături în timpul lunilor favorabile de vară. Este un exemplu al considerabilei voințe a poporului sovietic, este un exemplu al luptei titanice a omului pentru cucerirea apelor.

Dar lecția pe care o dă U. R. S.S. nu se opreşte aici. Sistemul marilor fluvii sovietice, orientat în general dela Nord la Sud nu este cel mai favorabil economiei ruse.

Intr'adevăr toate eforturile se pun pentru industrializarea Siberiei, ridicarea ei la acelaş nivel cu Rusia Europeană şi mai ales legarea indisolubilă a acestor jumătăți.

E deci necesar ca orientarea generală a căilor de comunicație să fie Est-vest, condițiune pe care nu o îndeplinesc decât foarte puține din căile fluviale sovietice şi numai pe porțiuni restrânse din cursul lor.

Conducerea sovietică a reuşit să găsească şi aici soluțiuni generale, a căror realizare uriaşă se poate compara cu cele mai mari înfăptuiri ale lumii. S'au executat canale care au reuşit să lege cursurile capricioase ale marilor fluvii cu mările : Albă, Baltică şi Marea Neagră, constituindu-se astfel un sistem unitar de transport fluvial, pentru întreaga regiune europeană a Uniunii.

Astfel „sistemul Marinsk", face legătura între Marea Baltică şi Volga, putând primi vase până la 10—12.000 tone.

„Bielomor-canal" leagă Marea Albă cu Marea Baltică.

Astfel Marea Albă este legată cu Marea Baltică şi ambele cu Marea Caspică prin Volga. In sfârşit perfectarea acestui proect a adus şi legarea Mării Negre în acest sistem unitar de căi fluviale, prin canalul de legătură dintre Volga şi Don.

Lucrările făcute în acest domeniu sunt atât de grandioase, încât întrec atât în tehnică cât şi în execuție, cele mai uriaşe realizări ale lumii. Este suficient să arătăm că, construcția canalului Leningrad-Marea Albă este considerată ca cea mai vastă şi rapidă realizare a tehnicei sovietice.

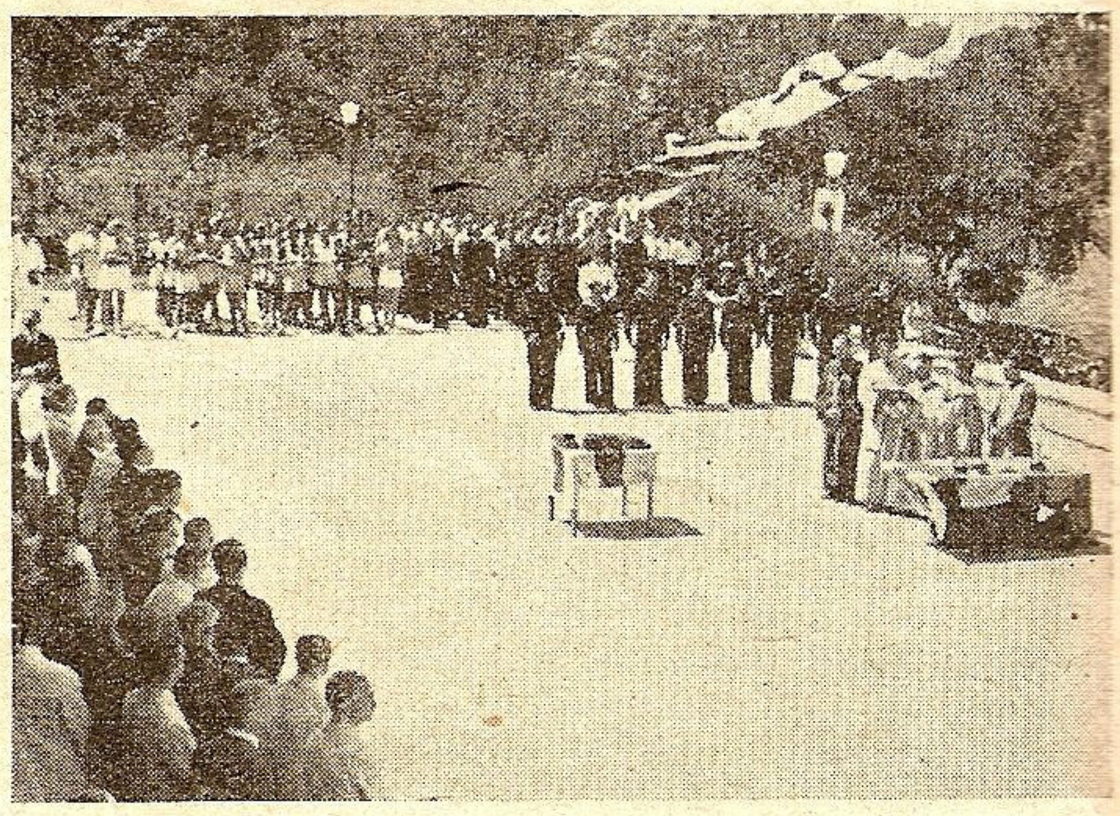
Canalul are o lungime de 226 km. şi a fost construit numai într'un an şi jumătate, în timp ce canalul Panama (82 km.) a fost lucrat în 9 ani, iar cel al Suez-ului (164 km.) în 10 ani.

Pentru canalul Leningrad—Marea Albă a fost necesar să se construiască 26 diguri imense, s'au săpat 6.700.000 m³ de pământ şi 1.800.000 m³ de stâncă. La el au lucrat peste 150.000 deoameni.

In sfârşit acolo unde nu s'a putut folosi direct calea de transport fluvială, s'a folosit energia căderilor de apă, electrificându-se regiuni întregi.

Am vrut numai să evocăm această impresionantă lecție cu ocaziunea sărbătoririi apelor noastre, pentru ca, într'un moment de reculegere să constatăm ce am făcut noi în acest domeniu şi mai ales ce avem de făcut.

Natura ne-a dăruit cu o poziție geografică avantajoasă, cu un litoral maritim frumos la gurile unuia din fluviile cele mai mari şi cele mai bine plasate din lume. Trebue să ne folosim şi să ştim să ne înscriem în mersul ascedent al civilizației, care sigur va trece pe aici.



Soborul de preoți pomenind pe marinarii căzuți la datorie.

Avem un sistem de râuri, perfect orientat şi suficient de puternic, care ar putea oferi energia necesară electrificării majorității acestei țări. Natura ne-a blagoslovit şi cu importante cantități de cărbune şi petrol, dar acestea sunt epuizabile pe când energia apelore ste nelimitată.

Avem un sistem lacustru important, a cărui exploatare şi asanare ar aduce roade însemnate țării şi mai multă bună-stare în viața de toate zilele a poporului.

Toate aceste ape trebuesc folosite şi pentru sporturi, aducându-ne foloase prin desvoltarea fizică şi sufletască pe care o produce practicarea acestor sănătoase deprinderi.

Ziua Apelor ne prilejueşte aceste reflecţii.

Ea ne aduce în minte, cu un punct de program important folosirea apelor româneşti.

Lecţia titanicelor eforturi alc Uniunii Sovietice trebue să ne servească de pildă. România nu trebue să rămână în afara căilor civilizaţiei şi progresului.

(Universul)

Ziua Apelor

de Al. Bilciurescu

Sub auspiciile „Ligei Navale Române" s'a serbat Ziua Apelor. Această sărbătoare este şi trebue să fie un simbol înălţător. Orice localitate străbătută sau udată de o apă curgătoare ar putea desigur să serbeze şi să scoată în evidenţă importanţa apelor. Astfel tineretul ar înţelege mai bine rostul unei atari sărbători.

Apa este — după cum spunea atât de just comandorul Aurel Negulescu — un mijloc de apă are o teritoriului ; un drum economic o avere şi un tezaur de sănătate şi curaj, prin sporturile de înnot, canotaj, etc.

Tineretul trebue noapărat îndreptat spre această cale, să iubească apa şi să fie convins de faimoasă lozincă a lui Kogălniceanu. „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă". Cu alte cuvinte, un popor care nu are acces la mare, nu poate progresa.

Ne amintim că acum câţiva ani, la Pleniţa în judeţul Dolj, nişte copii de şcoală care se aflau într'o barcă s'au înnecat cu toţii, din pricina că barca s'a răsturnat iar niciunul dintre ei nu ştia să înnoate.

Faptul s'a petrecut mi se pare, în 1938. Ziarele s'au sesizat de acest fapt, comentând cu asprime lipsa de prevedere a legiuitorului care n'a introdus — în mod obligatoriu — înnotul în programele şcolare, cum se face în alte ţări ; iar d. Apostoleu Culea comenta o întâmplare extrem de interesantă petrecută în Anglia : Neville Chamberlain ministrul de finanţe al Angliei, trecând pe lângă lacul unui parc din Londra, văzu un copil ce se sbătea pe de asupra apei. Ministrul se aruncă îmbrăcat, înnotând până la locul unde copilul sta gata să se afunde, şi îl salvă dela înnec.

„Gesturi ca acestea sunt numeroase în Anglia. Innotul ca toate sporturile nautice, figurează în catecihsmul bunului englez — sănătos, plin de curaj şi iniţiativă. Memorialele de vieţi de apă pomenesc de exerciţii de înnot începute dela trei ani, uneori prin aruncări de pe corabia în largul mării, de băeţandrii ce străbat kilometri printre valuri, şi câte odată în luptă cu rechinii, de băeţi ce se afundă să scoată din adâncul mării scoici de mărgăritar, ori să culeagă banii de argint aruncaţi pentru ei de snobii transatlanticilor. Ne uimesc aceste isprăvi — obişnuite de altfel la popoarele marinare.

Sub acest semn trebue văzută şi serbată Ziua Apelor. Poporul nostru de plugari n'are cultul apelor, nici al marinei. Şi pentru aceasta trebue desvoltat şi îndreptat gustul tineretului către orizonturile albastre ale mării, către scopurile sănătoase şi atât de folositoare — cum e bună-oară înnotul. După cum orice copil învaţă să umble, să scrie şi să citească, tot asemenea ar trebui deprinşi şi cu înnotul. Astfel s'ar micşora simţitor toate acele accidente ce se produc vara, când copii se duc la scăldat.

Ziua Apelor — văzută sub triplul ei aspect social, economic şi sportiv — este sărbătoarea tuturor marinarilor şi a admiratorilor Thalassei, dar mai poate fi şi îndemnul pentru tineret de aşi îndrepta gândurile către azuratele orizonturi ale apelor, mari şi mici.

(Era Nouă)

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA

PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica şi biroul central : BUCUREŞTI II, Calea Dorobanţilor 105 — Telefon : 2-18-35

Adresa telegrafică : „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE

ACUMULATORI STAŢIONĂRI

pentru uzine, substaţiuni şi tramvaie electrice / staţiuni telegrafice şi telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACŢIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / căruciоare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul şi pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai societăţii.

DE ZIUA MARINEI

Serbările Marinei

La 15 August, au avut loc în Capitală serbările Marinei.

La această solemnitate, din partea guvernului au asistat d-nii: Gh. Tătărescu, vice-președintele Consiliului de Miniștri, general C. Vasiliu-Răşcanu, ministru de război, prof. P. Constantinescu-Iaşi, Ministrul Propagandei, Tudor Ionescu, Ministrul Minelor şi Petrolului, Petre Bejan, Ministrul Industriei şi Comerţului, Lothar Rădăceanu, Ministrul Muncii, Petre Bărbuneanu, Subsecretar de Stat al Aerului, I. G. Burcă, Gheorghe Vântu, Subsecretari de Stat la Interne, Constantin Agiu, Subsecretar de Stat la Ministerul Agriculturii, I. Maurer, Subsecretar de Stat la Ministerul Comunicaţiilor şi g-ral Pârvulescu, Subsecretar de Stat al Aprovizionării.

Din partea Comisiei Aliate de Control, au fost de faţă d-nii: G-ral lt. Vinogradov, şeful de Stat Major al Comisiei Aliate de Control, Vice-Amiral Bogdenco, general maior de gardă Moscvitin, comandantul trupelor sovietice din Bucureşti, colonel Haitin, locotenent-colonel Orlov, d-na comandor Skortova şi comandor Tişkin.

Au mai luat parte d-nii: general Ionaşcu, şeful Marelui Stat Major, general Mihăiescu, comandantul militar al Capitalei, general Maltopol, general Victor Dombrovski, primarul genarl al Capitalei, vice-amiral Păiş, amiral Steriopol, contra-amiral Bălan Iacob, contra-amiral Roman, general Rizea Niculescu, general Creţuluescu, avocat I. D. Ioan, comandor Mircescu, directorul ceremonialul Preşedinţiei Consiliului de Miniştri.

Deschiderea Expoziţiei Marinei

La ora 10,30 a avut loc solemnitatea deschiderii Expoziţiei Marinei la Subsecretariatul de Stat al Marinei, unde s'a putut vedea: standul Ligii Navale, standul batalionului geniu Marină, standul Arsenalului Marinei, standul Federaţiei de canotaj, standul serviciului hidrografic al Marinei, standul A.R.L.U.S., subsecţia marină şi standul Serviciului Cultural. In această expoziţie este arătată toată activitatea subsecretariatului de stat al Marinei, în ceeace priveşte răspândirea ideii de marină în massele tineretului.

D. Amiral P. Bărbuneanu a spus, cu acest prilej, următoarele:

„Expoziţia Marinei este o înjghebare care are de scop să înfăţişeze lumii bucureştene câteva din aspectele muncii şi vieţii marinarilor noştri. Dorinţa noastră ar fi fost să vă prezentăm o evoluţie tehnică a mijloacelor, aparatelor şi armelor în serviciu din marina noastră. Datorită însă vremurilor, acest lucru nu a fost posibil. Astfel încât ceeace am putut aduce în faţa domniilor voastre nu sunt decât crâmpee, spicuiri de ici de colo, care dacă nu reflectă realizările tehnice ale marinei noastre, oglindesc totuşi mult din sufletul marinarilor".

„Acest suflet îl veţi în velele albe ale miniaturilor Brikului Mircea, în valurile albastre ale mărilor pictorului Ştiubei, în slovele scrise de ostaşii marinari pe ziarele de perete trimise ca un omagiu din toate colţurile de ape unde sunt răspândiţi. De acolo de unde sunt ei, de pe punţile vaselor dragoare, din şantiere şi arsenale, ei ştiu că în această zi lumea Capitalei, mai marii ţării şi ai oştilor se pleacă asupra lor, asupra sufletelor lor".

„In numele miilor de marinari care din toate colţurile ţării se simt mândri de solicitudinea care li se acordă astăzi, vă mulţumesc pentru încurajarea pe care ne-o daţi prin prezenţa domniei voastre aci".

Intreaga asistenţă s'a deplasat la lacul Herăstrău, unde s'au desfăşurat serbările Marinei.

In cadrul unei slujbe religioase s'au ridicat pavilioanele României şi Naţiunilor Unite.

D. Ministru Petre Bărbuneanu, luând apoi cuvântul face un istoric al marinei noastre tinere care pune pe apă primele vase în anul 1843, în timpul domniei lui Mihai Sturdza şi Gheorghe Bibescu.

Se trece apoi la decorarea tuturor acelora ce au bine meritat, aducând servicii Marinei Române.

Intreaga asistenţă a luat apoi parte la concursurile nautice ce s'au desfăşurat pe lacul Herăstrău pentru cupa Marinei 15 August 1945. Au concurat bărcile militare cu 8 rame şi cinci skifuri. Cupa a fost câştigată de echipa Iachtul Regal Român. După amiază a avut loc concursuri de înnot şi sărituri, polo pe apă şi concursuri de giguri şi caiace.

Seara lacul Herăstrău a fost în sărbătoare veneţiană, — cu bărci cu lampioane şi focuri de artificii.

Cuvinte pentru marinari
de General N. Negreanu

Despre soldaţii luptători din armatele terestre s'a vorbit şi se vorbeşte, întotdeauna, în toate campaniile trecute şi deacum; despre piloţii sburători s'a vorbit, iarăş, când şi când; numai faptele de arme ale marinarilor au fost semnalate foarte rar.

Fiecare luptător — terestru, aerian şi marinar — are o psihologie aparte. Trebue într'adevăr, pentru fiecare luptător, să existe o anumită structură sufletească, o pregătire tehnică-morală specială care să-l ajute la acte de eroism.

In materia de psihologie e o ambianţă comună tuturor combatanţilor — alcătuită din curaj, scarificiu, devotament, avânt — în care au trăit, s'au pregătit şi au acţionat. Totuşi actele de bravură diferă dela ostaşul depe uscat la cel al aerului şi la cel de peste mări. Soldatul armelor terestre îşi găseşte reazimul şi aliatul în cutele şi ascunzişurile terenului. Aviatorul nădăjdueşte să fie salvat — în caz de primejdie — prin parașută. Dar marinarul — în caz de naufragiul vaporului — în ce îşi caută scăparea? Până să vină ajutorul chemat, prin acel semnal disperat, convenţional, S.O.S., — ajutor depărtat la zeci sau sute de mile marine — marinarul naufragiat poate să fie înghiţit de valurile mării.

Ne oprim la eroul mărilor, căci marinarul este erou permanent, el fiind expus primejdiilor în tot timpul şi în tot locul.

Marinarul trebue să fie înzestrat cu un anumit *fond sufletesc*, care nu se găseşte la ceilalţi luptători. Marinarul aparţine acelei rase de elită specifică, răspândită de altfel pe întreaga suprafaţă a pământului şi a apelor, dotat cu anumite calităţi moral-sufleteşti, care nu se întâlnesc la ceilalţi muritori.

Pe ce ne întemeem această afirmaţie? Citâm un fenomen.

Când — în caz de naufragiu — se dă acel semnal de alarmă şi primejdie pe mare, S.O.S. — căpitanii vaselor de pe întinsul apelor, aleargă într'ajutorul acelor camarazi — marinari aflaţi în pericol de moarte, fără

să întrebe din ce naţionalitate fac parte sau de ce religie sunt naufragiaţii. Marinarii îşi dau ajutorul reciproc pe bază creştinească şi de altruism generos.

Cităm un alt fenomen. Comandantul oricărui vas de călătorie — în caz de naufragiere a vasului — este cel din urmă om, aflat pe punte, care părăseşte vasul, după ce a luat toate măsurile de salvare a tuturor călătorilor. De multe ori se întâmplă că în timp ce el conduce operaţiunea salvării vieţilor călătorilor, vaporul se îneacă ; iar el, comandantul vasului, e un sacrificat al datoriei împlinite până a-şi dărui propria-i viaţă, numai şi numai ca ceilalţi oameni să scape dela moarte.

Numai un marinar e înzestrat cu un asemenea suflet nobil şi generos, care e în stare să se sacrifice pentru semenii lui. Ştim din vieţile Sfinţilor bisericii că martirii crucii s'au sacrificat pentru idei înalte şi altruiste, pentru a face bine omenirii.

Iată un tip de om — identificat în persoana oricărui marinar din lume — care e mai apropiat, ca oricare alţi oameni, de Fiul Domnului Dumnezeu. Căci, să se ştie, orice marinar e un convins om credincios, un închinător al credinţei în puterea divină. Marinarul trăind mai mult în natură decât orricare om depe pământ, el e mai aproape de Dumnezeu. Consumarea vieţii marinăreşti, zi de zi şi ceas de ceas, se petrece între nemărginitul apelor şi adâncul Cerului, — care sunt creaţiile Dumnezeului tuturor celor văzute şi nevăzute depe pământ.

Deaceea când vedem un marinar să-l acoperim de stimă şi de admiraţie. Să avem numai cuvinte bune pentru marinari.

Marina după 23 August

de Vice-Amiral Ion Georgescu

Păstrând tradiţia vechilor ani de desvoltare şi propăşire din trecut, Marina îşi serbează şi în acest an patronul, Sf. Maria, ocrotitoarea marinarilor de pe intinsul apelor.

Urmările războiului, căruia Maejstatea Sa Regele prin actul de curaj şi înţeleptă înţelegere dela 23 August i-a pus capăt, au încercat din greu Marina română.

Recenta acceptare din partea Uniunii Sovietice de a relua relaţiunile diplomatice cu ţara noastră, are pentru noi o deosebită însemnătate, atât prin perspectivele ce ne deschide pentru viitor, cât şi prin motivarea acestei hotărîri : Recunoaşterea cooperării noastre loiale în războiul comun contra Germaniei. Alături de armata de uscat, Marina a avut şi ea o contribuţie însemnată şi eficace în acest război, prin acţiunea unităţilor ei, în perioada ce a urmaut imediat evenimentelor dela 23 August.

Organul de conducere al Marinei, ce se afla la acea dată în Bucureşti şi căruia îi revenea sarcina de a dirija şi conduce acţiunea unităţilor de marină, s'a găsit în zilele următoare lui 23 August în situaţiunea grea de a fi despărţit de parte din eşaloanele sale prin linia frontului ce ataca Bucureştiul. Totuşi, s'a răuşit să se menţină legătura cu unităţile în subordine cu tot bombardamentul aerian german ce se deslânţuise în zilele de 24 şi 25 August asupra zonei unde se găsea postul de comandă.

La acea dată, operaţiunile pe mare fiind în complectă stagnare, totalitatea vaselor noastre de mare se găseau concentrate în portul Constanţa, care, în acelaş timp, devenise baza de retragere a numeroaselor unităţi germane ce acţionaseră pe frontul de Est. Atât numărul şi armamentul lor, bateriile germane antiaeriene care dominau portul, cât mai ales existenţa bateriei grele Tirpitz (calibru 280 mm U.) formau o forţă superioară mijloacelor noastre de apărare şi puneau, în pericol navel enoastre, portul, oraşul şi locuitorii lui.

Anihilând forţele germane, fără pierderi proprii, comandamentul şi unităţile, prin abilitate, atitudine fermă şi prin vigilenţă în supraveghere, şi-au îndeplinit cu succes misiunea de a prezerva portul şi oraşul de orice distrugere. Acel port care, păstrat intact, fără stricăciuni la instalaţiile portuare şi cheiuri, a fost utilizat de armatele aliate ruse pentru nevoile de transporturi militare în timp de război şi va fi întrebuinuţat cu folos în timp de pace, la împlinirea atâtor nevoi economice.

Dacă la mare, Marina noastră era stânejnită în acţiunile ei de superioritatea gurilor de foc germane, la Dunăre ea se găsea în situaţie mai prielnică de a acţiona. Forţa fluvială română se afla la acea dată împrăştiată : 3 monitoare însoţite de vedete, unităţi de transport, batalioane inf. marină, în Deltă ; restul de 4 monitoare în regiunea Brăila pentru reparaţii. In regiunea T. Severin-Orşova o formaţie pentru bararea canalului prin mine şi obstrucţiuni.

Germanii şi ei aveau răspândite în lungul Dunărei pontoane de transport armate cu tunuri (aproximativ 50), vedete dragoare şi un însemnat număr de şlepuri, tancuri, remorchere.

Forţei fluviale îi revenea misiunea să închidă Dunărea la vale de Porţile de Fer pentru a imobiliza materialul flotant german în Dunărea de jos ; să captureze sau să distrugă vasele militare şi comerciale şi să împiedice trecerea de trupe germane din Dobrogea sau Bulgaria, menite să întărească acţiunea contra Bucureştiului.

Conform misiunii avute, Detaşamentul Dunărea de Sus barează fluviul în regiunea Ostrovul Corbului la vale de Turnu-Severin astfel că cele 4 monitoare disponibile, comandamentele militare şi căpităniile de porturi au găsit închise în jos de Severin şi au putut să captureze peste 320 de vase inamice, pontoane armate, şlepuri, tancuri şi remorchere), care conform clauzelor armistiţiului, au fost predate comandamentului sovietic şi utilizate de acesta pentru transporturi militare ; multe dintre şlepuri erau încărcate cu materiale şi alimente.

Dacă se ia în considerare că întregul nostru parc fluvial N.F.R. se cifra la începutul războiului la un total de 239 vase, se poate deduce importanţa tonajului ce a fost dat în folosinţă pentru continuarea războiului şi ce pierdere considerabilă a prezentat pentru germani lipsa acestui important număr de vase.

In cadrul operaţiunilor în contra germanilor, trupele de marină au avut şi ele în regiunea Călăraşi acţiuni demne de relevat. In luptele întreprinse de batalionul de recruţi al Reg. Inf. Marină, întărit cu 2 compănii ale Reg. Geniu Marină, în contra unei coloane germane de 70—80 autovehicule şi 13 tancuri, batalionul nostru a dezarmat şi capturat : 1 general, 22 ofiţeri şi circa 2000 de soldaţi, cauzând germanilor 100 morţi pierderi.

*

Rezultă deci, că în perioada grea ce a urmat schimbărei de regim dela 23 August, Unităţile Marinei Regale şi-au îndeplinit cu prisosinţă datoria şi au făcuut dovada, prin modul cum sau încadrat în noua situaţie şi prin acţiunea lor, a unui perfect spirit de disciplină şi a nestrămutatului lor devotament faţă de Rege.

Acum când se infiripează pretutindeni speranţa în începutul unor vremuri mai bune de dreptate şi reiacere, Marina şi-a câştigat prin acţiunea ei dreptul la încrederea naţiunei. Ea poate să aspire că se va acorda toată atenţiunea pentru a fi repusă în stare să asigure şi în viitor interesele superioare ale ţării pe apă.

Credincioasă tradiţiei anilor ce s'au scurs să nădăjduim că şi în viitor Marina va sta neclintit la datorie în serviciul Patriei şi al Regelui.

(Jurnalul de dimineaţa)

15 August 1945

de Amiral P. Bărbuneanu

Astăzi, sărbătorim o tradiţie.

Este evocarea trecutului marinei noastre, căci trecutul este oglinda viitorului ei, în care se găsesc învăţăminte pentru a fi purtate mai departe.

Istoria nu explică însă faptele de arme ale marinarilor noştri de demult, căci îmbarcaţiunile erau considerate pe atunci numai, ca mijloc de transport, ca orice vehicul, care nu atrage atenţiunea luptătorilor şi cronicarilor.

Trecând peste vicisitudinile vremurilor întunecate de o dominaţie turcească, când se citise prohodul viitorului maritim al ţărilor Române, putem considera anul 1843 ca reînvierea şi punerea temeliei marinei noastre moderne.

Atunci se permise — de Poartă — Domnului Mihai Sturza, în Moldova, să construiască bricul „EMMA" pentru serviciul de pază al navigaţiei pe Dunăre, între Gura Siretului şi Prutului, iar în Muntenia se lansează în acelaş an la Brăila, cu solemnitate impunătoare, corabia „MARIŢA" sub domnia Principelui George Bibescu.

Cu drept cuvânt putem spune că din acest an marina îşi cizelează un răboj, pe care sunt crestate amintirile măreţe ale unor oameni, a căror călire în arta navigaţiei s'a făcut în căldarea furtunoasă a Mării Negre, pe bricul MIRCEA, unde au învăţat aspra şcoală a mării, ducând apoi cu mândrie, în ţările străine, falnicul tricolor românesc, arborat de navele de război şi comerciale.

Acum vre-o 43 de ani, bătrânii noştrii marinari, în evlavia lor pentru Maica Prea Curată, navigând pe întinsul apelor, departe de ţară, au început timid să sărbătorească, la 15 August, pe Sfânta Maria, ca să-i ocrotească de primejdiile prin care treceau şi să-i îmbărbăteze în lupta lor pe ape. Mai târziu, ziua de 15 August a cuprins sufletul tuturor marinarilor şi a devenit o tradiţie oficială, din an în an cu mai multă amploare prin participarea autorităţilor şi chiar a Augustilor membri ai Familiei Regale.

Sunt împrejurări, când marinarul copleşit de adversar sau de furiile lui Neptun cu furtunile şi capriciile lui, cu toată iscusinţa lui de luptător, poate fi răpus şi atunci el coboară în cimitirul comun tuturor vieţuitoarelor mării cu ochii aţintiţi la pavilionul navei sale. Mulţi marinari dintre aceştia au pierit pe ape în împrejurări grele, făcându-şi datoria către ţară, alţii şi-au dat tributul lor de sânge în aer ca aviatorii şi alţii luptând pe uscat.

Printre numeroasele împrejurări când marinarul aflat pe aceiaşi punte să iasă învingător luptând cu elementele naturii reamintim unul din episoadele de glorie ale Marinei Regale Române petrecut în zilele de 4—6 Ianuarie 1938, când un distrugător a fost orânduit să ducă pe Măria Sa Marele Voevod Mihai la Pireu. In această călătorie ceea ce a impresionat în deosebi pe Marinari, în desăvârşita bravare a elementelor furioase ale naturii pe mare, neîntâlnite încă dela furtuna bricului „MIRCEA" din anul 1888, a fost atitudinea calmă şi înţelegătoare a pericolului ce se desfăşura în jurul Măriei Sale Marelui Voevod Mihai, care se găsea întâia oară pe o navă de război, într'o călătorie mai lungă, când a dovedit calităţi excepţionale, ce a fost cel mai înălţător exemplu pentru cei dela bordul navei.

Admiraţia ofiţerilor şi echipajului Marinei Regale a făcut şi va rămâne o dovadă de curajul vlăstarului nostru regesc, pe care Majestatea Sa Regele Mihai I, în înalta Sa înţelepciune, l-a dovedit în epopeea neamului românesc, luând hotărîrea supremă, la 23 August 1944, de a readuce poporul Său pe calea aspiraţiilor lui firești şi de a-l îndruma să-şi creeze o Românie liberă, independentă, democratică şi fericită, astfel după cum a recunoscut-o şi Guvernul Marelui Popor Sovietic şi Generalisimul Stalin prin conferirea Majestăţii Sale Regelui a celei mai înalte distincţiuni de bravură a ordinului „VICTORIA" şi reluarea relaţiilor diplomatice, chiar înainte de încheerea păcii.

Trăiască Marina Română.

Trăiască frăţia de arme între Marina Română şi Marina Sovietică.

Trăiască Marinele Naţiunilor Unite.

(Cuvântare radiodifuzată)

Ordinul de Zi adresat marinei de d. Subsecr. de Stat, Amiral Bărbuneanu

In această zi a Marinei, toată suflarea marinărească a României îşi prăznuieşte patronul. Dela vâslaşul care-şi plimbă liniştit ambarcaţiunea, până la comandanţii cei mai mari în grad din Marina de Război şi de Comerţ, toţi îşi închină astăzi gândul către Cel de Sus, Care i-a ajutat să treacă cu bine şi încercările din acest an. Marina Regală, urmând pilda Regelui democrat al României, s'a înscris în marea luptă a Naţiunilor Unite, pentru sdrobirea duşmanului comun. Efectuând transporturi, dragând căile de navigaţie, studiind cu multă asiduitate sistemе de dragaj pe apă şi în aer, realizate şi în curând puse în practică sau executând cu sfinţenie clauzele armistiţiului, Marina Română şi-a adus contribuţia la victoria comună.

Călăuziţi mereu de marea lor dragoste de ţară, marinarii nu au precupeţit jertfa vieţii lor, atunci când minele insidioase ale adversarului hitlerist, barau drumul navelor noastre. Se cuvine să închinăm un gând acelora dintre camarazii noştri, care, cu preţul vieţii lor, au deschis acest drum al victoriei şi al păcii.

Marinari,

La 23 August 1944, România a revenit pe calea aspiraţiilor ei firești, alături de Marile Naţiuni Unite, alături de Uniunea Sovietică. Marina Regală ca şi trupele armatei de uscat, a luptat pentru a scăpa ţara de sub jugul hitlerist. Morţii ei arată credinţa lor în destinul ţării, pe calea deschisă de Marile Naţiuni Unite.

Anul acesta sărbătorim Ziua Marinei sub semnul libertăţii şi al democraţiei. Drumul nostru este trasat de marile principii ale iubirii între popoare, al dispariţiei urei rasiale, al încetării speculării omului de către om.

Ca o făclie luminoasă, aceste lozinci trebue să vă călăuzească paşii ca să realizăm Marina în care ţara îşi pune astăzi, nădejdile.

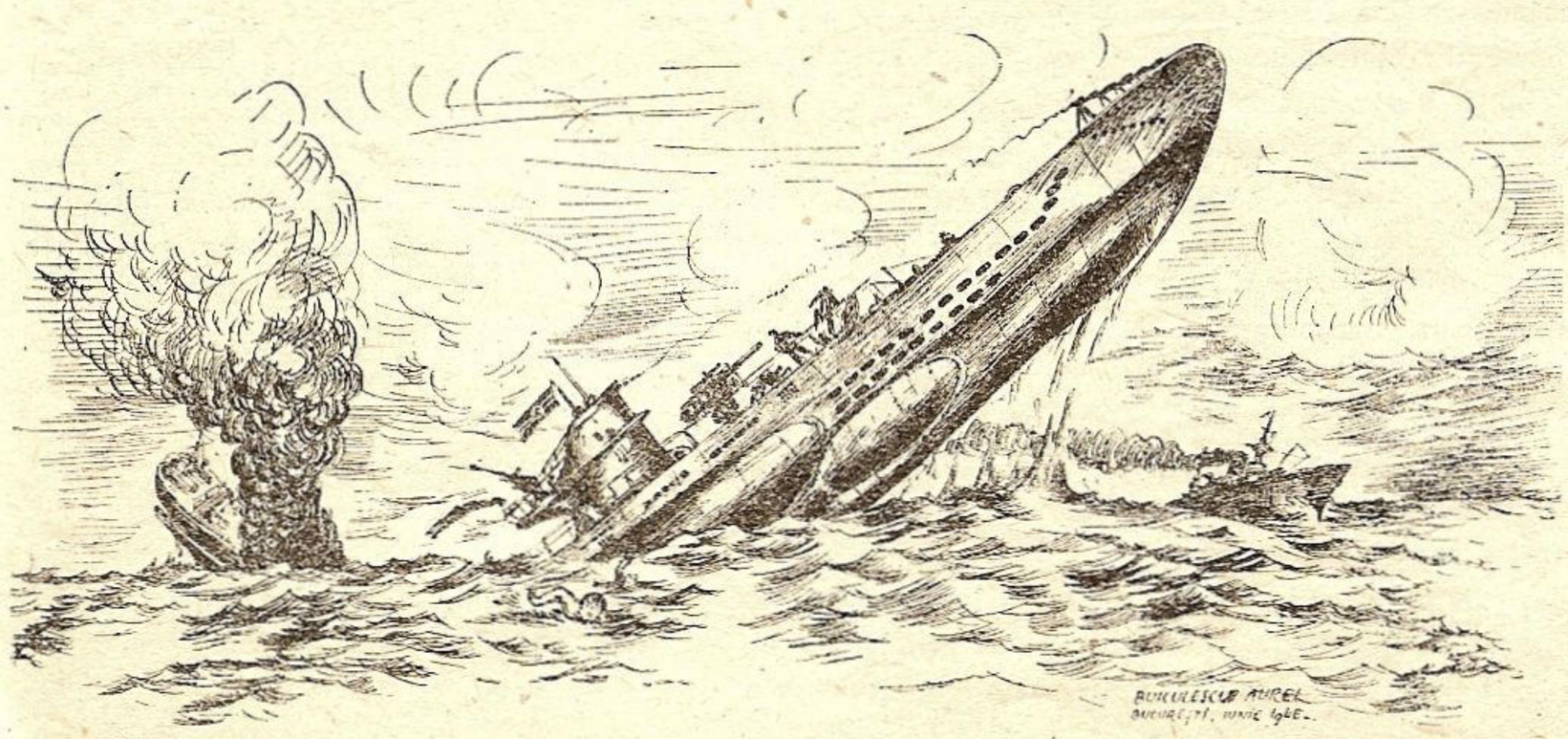
Strâns uniţi, Marinari ai Poporului şi ai Regelui, să strigăm într'un glas

Trăiască Majestatea Sa Regele Mihai I !

Trăiască Marina Română Democratică !

Ministru Subsecretar de Stat pentru Marină,

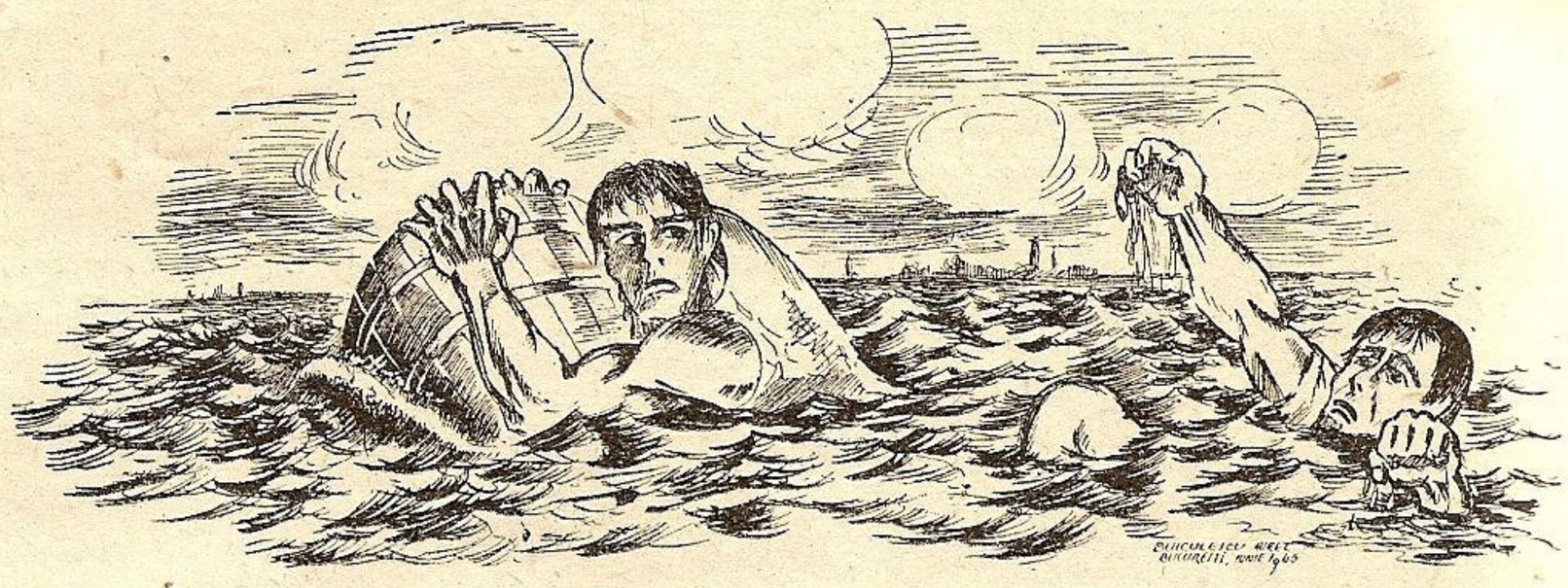
Amiral, Bărbuneanu



Submarinul german desechilibrat se duse la fund odată cu „Emiliet".

Desen de Aurel Buiculescu Liceul com. „N. Bălcescu".

(Premiul I).



Dacă e aşa, scapă D-ta, — spuse caporalul Mămăligă şi-şi dădu drumul în ghiarele morţii.

Desen de Aurel Buiculescu

(Premiul I)

Ziua Marinei.

Ziau de astăzi este închinată apelor. Intinderile lichide peste cari oamenii de mii de ani călătoresc dela unii la ceilalţi, făcând din toţi semenii lor, o comunitate vastă şi strâns legată. Marile călătorii pe apă cari au dus până la cele mai îndepărtate colţuri ale pământului, au fost făcute de adevăraţi eroi, de exploratori temerari, cari au deschis drumurile între continente, cari au descoperit pământuri nemărginite, necunoscute până la ei. Munca şi riscurile lor sunt din cele mai mari şi mai sublime. In ultimii cinci ani apele planetei au fost transformate în teatre de război. Valurile în care se reflectau cerurile imense, au fost înroşite de sângele oamenilor. Cetăţi plutitoare au transportat arme ucigaşe în locul mărfurilor şi hranei ce o aduceau oamenilor. In războiul lui total, Hitler prevăzuse şi pe cel dus pe ape. La fel de criminal, ca şi cel dus pe uscat şi aer. „Războiul se decide pe ape", declama Hitler şi se năpustea cu submarinele pe Atlantic.

Numai că războiului său fulgeir, i s'a opus războiul forţelor al aliaţilor cari au dejucat planurile naziste. Şi naţiunile mari şi democratice, ca niştea devăraţi căpitani curajoşi au ştiut să conducă barca victoriei şi să o ducă la ţărmul însorit al păcii. Şi apele sunt iarăşi liniştite pentru binele şi fericirea lumii.

(Ultima oră)

Vâslaşii progresului

Inteligenţii omeneşti nu i-au fost niciodată suficiente zările pe care le-a putut cuprinde dintr'o singură rotire a privirii. Dincolo de ceeace se vede, încă mai sunt tărâmuri şi oameni vrednici de luare aminte, încă mai suunt fapte noi, lucruri noi, învăţăminte noi. Viaţa nu se poate mărgini la un cerc tras de jur împrejurul nostru. Peste mări şi peste ţări, inventivităţi umane îi este dat să întâlnească elemente nebănuite pe care le va putea folosi pentru a realiza mai binele.

Aşa trebue să fi simţit şi judecat cei care s'au avântat prima dată peste oceane, în corăbii şubrede şi numai cu steaua polară drept singur îndreptar al călătoriei lor pe apele nesfârşitului. Aceasta au recunoscut desigur, şi acei care, întâmpinându-i curioşi la întoarcerea lor din călătorie, s'au putut bucura de lucrurile aduse în patrie de marinari şi de veştile pe care le dădeau ei despre alte ţinuturi, despre alte vieţuitoare şi despre alţi oameni. Se infiripa colaborarea şi prietenia între cei ce locuesc puncte oricât de depărtate pe faţa pământului. Se ridica treptat omenirea din starea ei de primitivitate.

Este incontestabil că navigaţia a contribuit enorm la civilizarea acelor ţări cărora mările le erau deschise. Dintre toate mijloacele de circulaţie, transportul pe apă a fost cel mai de timpuriu şi cel mai fără piedici la dispoziţia omului. In antichitate, Grecia, Roma şi Cartagina s'au putut desvolta materialmente şi spiritualmente numai datorită faptului că marinarii lor, colindând lumea, făceau cunoscute cât mai departe posibil realizările concetăţenilor lor şi aduceau la cunoştinţa acestor concetăţeni fenomenele şi aspectele lor din alte părţi. In felul acesta bunurile au putut circula din ce în ce mai uşor şi mai liber, înlesnind ridicarea standarduului de viaţă şi ajutându-i omului să cucerească mai repede natura. Mulţumită fenicienilor, aceşti mari corăbieri, uzul sticlei, descoperite aproape întâmplător în Asia Mică, s'a extins până departe pe faţa globuluui — iar grecii i-au putut aproviziona cu roadele caldei lor ţări şi pe sciţii de pe asprele maluri ale Pontului Euxin.

Când Renaşterea i-a dat un nou avânt spiritului omenesc, deschizându-i splendide perspective spre o desvoltare a civilizaţiei incomparabil superioare celei de până atunci, marinarii au răspuns la apel: „prezent!" Distanţele uriaşe au fost străbătute cu un curaj de legendă; vasele cu pânze, jucării în furtuna oceanelor deslănţuite, au înconjurat pământul. Un continent a fost descoperit şi o filă din marea istorie a omenirii s'a întors, începând un nou capitol şi mai important încă. In luptă cu natura, marinarii au arătat nu numai curaj; ei au arătat mai mare răbdare, bogăţie de cunoştinţe exacte, voinţă neînfrântă de a fi mereu pe drumul progresului, de a contribui la promovarea tuturor bunelor însuşiri ale intelectului omenesc.

Un prieten le-a venit pe neaşteptate: aburul. Motorul a intrat adânc în viaţa marinarilor ca o deprindere de trăire. Astăzi vapoarele străbat oceanele şi răscolesc faţa apelor, însemnând cu spumă pe valuri iscălitura geniului uman, forţa lui, încrederea lui desăvârşită în progres.

Marinarii, cutreerând imensele întinderi ale apelor, leagă popoare de popoare. Cu îndârjirea celui mânat de un ideal tangibil, ei cară dintr'un loc în altul avuţiile pământului, conştienţi că în chipul acesta ei ajută pe toţi oamenii să se bucure de bunurile tuturor oamenilor.

Iar atunci când vreun duşman al civilizaţiei omeneşti va mai îndrăzni cumva să se ridice iarăşi în două labe şi să ameninţe înaripatul geniu uman, marinarii vor şti să se alăture omului muncitor, luptei democrate şi umaniste pentru progres. Marinarii au fost totdeauna şi rămân un factor esenţial în desvoltarea civilizaţiei, în năzuinţa concretă a omului spre mai bine.

Slt. A. L.
(Glasul Armatei)

Marinarii sunt cliorii omenirei

de Lt. Comandor Receanu I.
din Marina Regală

Cine a fost primul marinar al lumii? Noe. Vechiul testament ne spune despre Corabia lui Noe că ea a dat putinţă omenirii să dăinuiască, atunci când potopul părea că va înghiţi pământul.

Religia, mitologia sau istoria povestesc oamenilor faptele trecute. Verigile de legătură ale acestui nesfârşit lanţ de întâmplări sunt făurite de marinari — şi săvârşite pe mare. Pe măsură ce marinarii deschideau noi porţi ale lumii, progresul şi civilizaţia făceau noi salturi. Fără marinari omenirea ar fi mers ca melcul. Incercaţi să-i scoateţi din istorie pe vechi Cretani, pe Fenicieni, pe Argonauţi sau pe Hanon Cartaginezul cu vestitul său „Periplu" (baza geografiei vechi) şi veţi vedea că timpul va sta pe loc. Gândiţi-vă la obscuritanismul evului mediu şi la lipsa de progres a atâtor secole şi veţi descoperi lipsa marinarilor.

Epoca Renaşterii are unul din punctele sale de plecare în minunatele călătorii ale celebrilor Vasco da Gama şi Magelan. Genova şi Veneţia au împărţit lumii cultură, artă şi rafinament, prin corăbiile lor vestite şi veşnic călătoare. Popoarele ce n'au folosit

Tatăl la rame, fetiţa la cârmă, porniră în ajutorul naufragiaţilor.

Desen de D-ra Virginia C. Nic. Şcoala Normală „Pia Brătianu".

(Premiul I).

marea şi n'au avut marinari, au trecut prin filele istoriei ca ploaia de vară. Marina şi marea au fost cheile de boltă ale politicienilor lumii. Pentru stăpânirea unei strâmtori sau a gurilor unui fluviu s'au dus crâncene războaie. Libertatea mărilor a adus şi libertatea omenirii. Ţările ce şi-au ascultat marinarii şi au înţeles politica mării, au mers numai pe covorul victoriei. Tereştrii înverşunaţi au băut întotdeauna din cupa amară a înfrângerii. Marinarul e făcut să înfrăţească popoarele învrăjbite. El, prin viaţa sa în imensitatea apelor, devine oţelit, blând şi iubitor, drept şi cumpănit până la înţelepciune. In mijlocul naturii, dispar rangul şi trufia.

Marinarul vede departe în zare şi chiar dincolo de zare. Numai el ştie ce e „Mirajul" şi viaţa pământească nu-l înşeală niciodată. Marinarul citeşte în adâncimea apelor şi în înălţimea văzduhului şi îşi găseşte drumul în citirea stelelor. Toate pământurile azi locuite au fost descoperite de marinari. Marile răscruci ale istoriei s'au trasat pe mare. Primul război mondial a fost câştigat pe marea albastră şi tereştrii au năruit victoria la masa verde.

In actualul război, apele Atlanticului au purtat mii de vapoare: impresionante caravane maritime în sprijinul victoriei.

Cei Trei Mari au desăvârşit victoria la Yalta pe malurile mării. Sgomotul valurilor au ţinut mereu prezentă, în minţile luminate al ecelor trei mari bărbaţi de stat, **importanţa covârşitoare a mării.**

Cei Trei Mari au condus barca victoriei ca adevăraţi marinari. „Drumul la compas" a fost ţinut cu îndârjire. Cei ce au vrut să navigheze fără busolă s'au sfărâmat de stânci.

Oameni din toate colţurile lumii, orice aţi face, veţi veşnic debitori marinarilor.

Ziua Marinei

de Al. Bilciurescu

Există o tradiţie într'adevăr impresionantă pentru toţi acei care plutesc pe ape, care îşi contopesc sufletul cu azurul, ochii cu norii călători şi gândul cu cei lăsaţi acasă, pe uscat; această tradiţie se concretizează în ziua de 15 August, când marinarii îşi sărbătoresc hramul.

Ziua Sfintei Marii, fecioara neprihănită, mama Domnului nostru Iisus Hristos, nu este numai o mare sărbătoare creştinească, ci are favoarea de a evoca în faţa privirilor noastre acel minunat film al vieţii marinăreşti, film ţesut din jertfă, poezie şi eroism continuu.

Căci, spre deosebire de ostaşii din alte arme, marinarul este erou şi în timp de pace; el nu se luptă cu duşmanii umani, ci cu valurile, cu furtuna şi cu vântul, cu titanii şi zeii adâncurilor, cu făpturile miturilor şi, mai cu seamă, cu năbădăiosul Poseidon care ţine în hăţuri armăsarii de spumă ai hăurilor răscolite.

Din această pricină, marinarul aparţine mai mult baladei şi epopeii, decât realităţii. Contiporan cu Ulyse, descinzând direct din Odysseia, marinarul îţi aminteşte întotdeauna isprăvile legendare ale flibustierilor iscusiţi, ale corsarilor mândri şi ale piraţilor temerari.

Când rosteşti cuvântul de marinar, închizi ochii, auzi parcă muzica.

Când vorbeşti de marină, de marina ţării tale, în primul rând gândul ţi se duce spre aliatul nostru cel mai apropiat, spre Rusia. Glorioasa ei flotă, în actualul război, a dominat marea Baltică şi Oceanul Inghеţat. Petru cel mare, ilustrul ţar, a fost iniţiatorul şi precursorul flotei ruseşti. Ţar-democrat, el a lucrat în Olanda ca simplu dulgher, spre a învăţa arta construcţiilor nautice.

In al doilea rând, gândul trebue să ţi se îndrepte spre Anglia, a cărei flotă puternică şi mândră, trebue să fie un model, un ideal o ţintă de atins pentru toţi aceia care visează perfecţiunea, eroismul, puterea şi înalta ţinută morală.

După cum odinioară Elinii făcuseră din marina lor un instrument de superlativă forţă etică, de frumuseţe, de împăciuitoare legături între oameni şi ţări depărtate, tot asemenea Marea Britanie prin puterea ei navală, a arătat că este o demnă urmaşă şi moştenitoare a Thalasocraţiei greceşti, care — dela cucerirea Lânei de Aur până la victoria dela Salamina — a înfrăţit fantezia înstelată cu geniul strategic.

Către iluştrii strămoşi şi contemporani care au dus şi duc la maximum faima artei nautice, trebue să ne îndreptăm gândurile, dornici de-a ne perfecţiona meşteşugul, de-a ne inobila sufletul şi de-a fi demni de-a pluti pe imperiul lichid şi vecinic albastru al lui Neptun.

Şi către Fecioara Maria, tot deodată, să ne înălţăm sufletul, recitând, cucernic, versurile pe care Eminescu le-a scris pentru marinarii de pretutindeni :

„Crăiasă, alegându-te,
„Ingenunchiem, rugându-ti,
„Inalţă-ne, ne mântue,
„Din valul ce ne bântue,
„Fii scut de întărire
„Şi zid de mântuire
„Privirea-ţi adorată
„Asupră-ne coboară
„O, Maică prea curată
„Şi pururea fecioară Marie !"

Sub acest semn, sub acest înţeles, universal, mesonic şi profund, trebue să sărbătorim ziua de astăzi, a marinei şi a marinarilor.

Să ne descoperim o clipă capul, în semn de pioşenie pentru marinarii tuturor Popoarelor Unite care s'au jertfit în lupta comună împotriva dictaturei, spre a clădi o omenire mai bună, mai dreaptă, mai fericită.

(Era Nouă)

De Ziua Marinei

Pentru adâncirea prieteniei cu Naţiunile Unite

de V. Amiral I Bălănescu

Ziau Sfintei Fecioare Maria, patronul Marinei noastre, în împrejurările grele prin care trecem, după un război necruţător şi nedrept, din care ne-am desprins prin gestul înţelept şi brav al Majestăţii Sale Regelui Mihai I, dela 23 August 1944, ziua aceasta este un popas de sfântă reculegere, este un prilej de meditări profunde, în care marinarii trebue să simtă, în adâncul sufletelor lor, slava trecutului, datoriile prezentului şi nădejdea nemicşorată a zilelor de mâine.

Trecutul Marinei noastre este un tezaur de tradiţii pretioase şi gânduri curate, făurit de înaintaşii, luptătorii şi cărturarii apelor noastre, care s'au dăruit cu toată puterea lor eroică şi spirituală pentru a pregăti Marinei un destin nobil, demn şi nepieritor.

Avem astăzi datoria creştinească de buni camarazi să rostim şi să pomenim cu infinită pietate şi recunoştinţă numele eroilor Marinei de Război şi Marinei Comerciale, care au pierit cu idealul Marinei şi al patriei în suflet cinstind stindardele tricolore ale navelor noastrede război şi comerciale.

Armistiţiul cu Puterile Unite ne-a permis să reintrăm cu vitezele noastre trupe pe frontul de luptă al Ardealului şi, umăr la umăr cu invicibila armată roşie, armata I-a şi armata IV-a română, după crâncene lupte, cari au fost desfăşurate sub ploi şi zăpezi vijelioase în munţii Tatra, până în inima Cehoslovaciei, au înfrânt rezistenţa forţelor hitleriste şi, ca rezultat fericit, lanţurile robiei au fost sfărâmate şi Ardealul de Nord s'a întors la vatra pământului românesc de veacuri.

Ziua Marinei ne găseşte astăzi într'o fază de raporturi spirituale, militare şi economice foarte apropiate de Republica Sovietică şi nu de mult am înregistrat mult aşteptata bucurie a reluării relaţiilor diplomatice cu Marele nostru vecin dela răsărit.

Pusă în slujba unei politici germane pline de ambiţii, tiranie şi grandoare, urmând ordinele operative ale Amiralilor germani, Marina noastră şi-a sacrificat multe nave şi echipaje croice, pentru a se asocia, silită, urii şi duşmăniei germane, împotriva vecinului nostru dela răsărit, vecin de care am fost legaţi de multe ori în trecut printr'o sinceră fraternitate de arme.

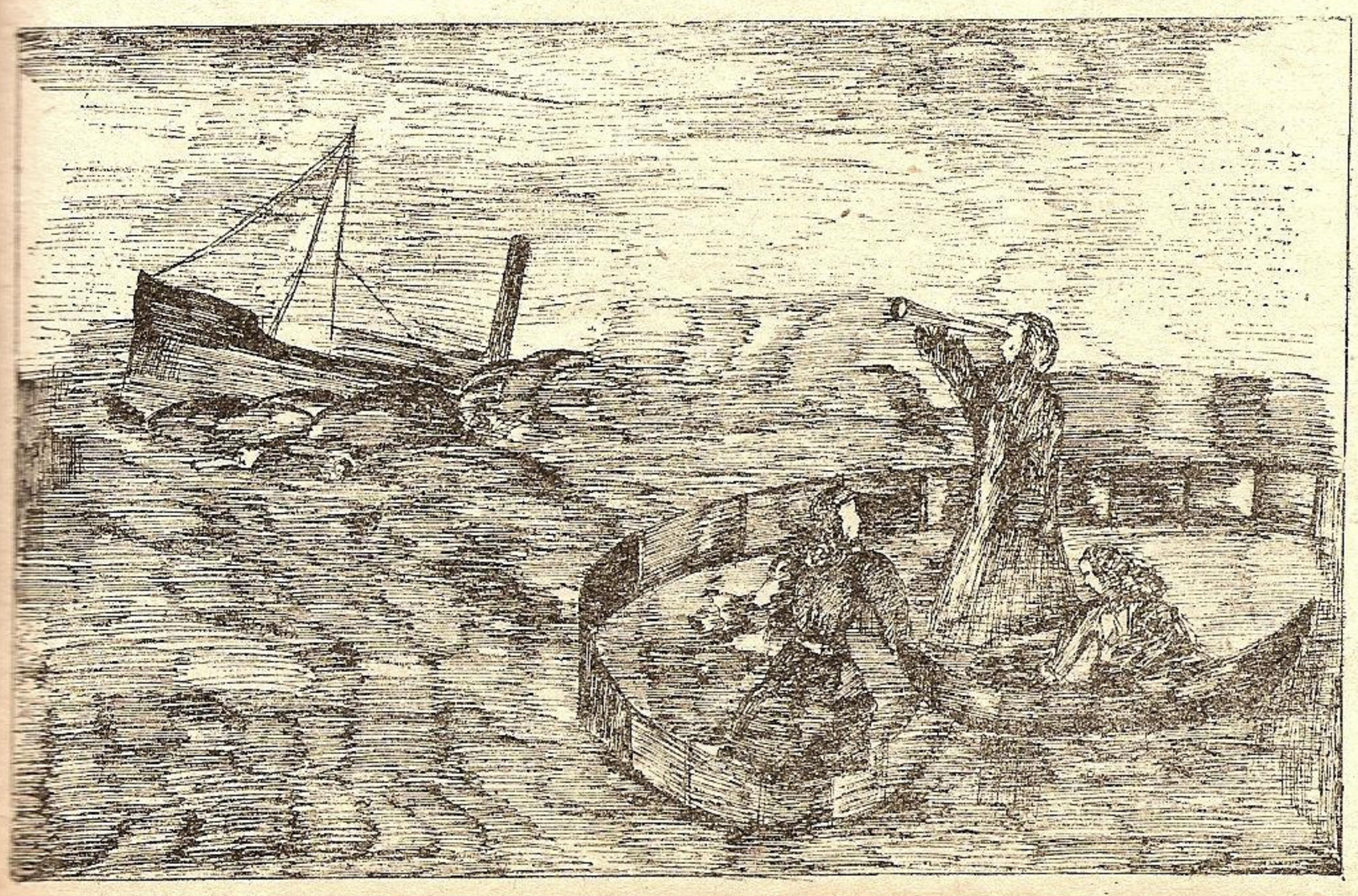
Vom evoca un episod de mare însemnătate, deşi mic în proporţii pentru legăturile noastre vechi de arme, din istoria războiului Independenţei din 1877—1878, atacul şalupei Cezarevna (fosta şalupă Rândunica) din Canalul Măcinului, când Căpitanul rus Dubasoff reuşeşte prin un atac de torpilă-purtată să scufunde în apele Dunării, monitorul turcesc **„Duba Seifi"**. La bordul şalupei, a luat parte în timpul atacului şi maiorul de marină român Murgescu, decorat de împăratul Rusiei cu ordinul „Sf. Vladimir" şi de Domnul ţării cu „Steaua României". Răsfoind paginile istoriei Marinei, mai aflăm cooperarea Marinei ruse cu Marina română în războiul Unităţii noastre naţionale din 1916—1918, când cele trei canoniere tip „Donetz„ şi alte unităţi ale flotei ruse, împreună cu escadra noastră de monitoare şi vedete, au format la Turtucaia, flota româno-rusă, cu misiunea de a acţiona împotriva flotei fluviale austriace în războiul pe Dunăre.

Astăzi legăturile de prietenie dintre România şi Uniunea Sovietică devenind din ce în ce mai strânse, suntem fericiţi să constatăm că forurile competente, apreciind importanţa problemei transporturilor fluviale şi maritime în actualele împrejurări ale reconstrucţiei noastre economice, nu au întârziat să creeze o **Societate de navigaţie comercială româno-sovietică sub pavilion român,** în care munca pricepută şi iscusinţa eautică a marinarilor noştri îşi vor găsi preţuirea şi valorificarea cuvenite.

Iată un câmp de activitate vast şi roduic, al colaborării marinăreşti româno-sovietice, pentru transportul produselor solului şi schimburilor reciproce de mărfuri, pe căile de comunicaţie ale mării şi ale Dunării.

In această zi de sărbătoare a Marinei, facem urările noastre călduroase, pentruca legăturile amicale, politice, economice şi marinăreşti să se adâncească pe măsura cunoaşterii şi încrederii reciproce cu Uniunea Sovietică, iar cele două Marine prietene să uite tot ce le-a despărţit si să se asocieze într' coonlucrare comună sinceră, loială şi folositoare, amb elor popoare aliate. Exprimând deplina noastră recunoştinţă Uniunii Sovietice pentru tot preţiosul aujtor ce I-a dat ţării noastre prin viteaza sa armată, ne îndreptăm gândurile cu acecaşi vie recunoştinţă către Marea Britanie şi Statele Unite, cari prin Charta Atlanticului, au garantat suveranitatea, independenţa şi integritatea tuturor statelor mari şi mici iar prin Charta Naţiunilor Unite dela San Francisco, au pregătit întregei lumi o codificare a securităţii mondiale, în vederea unei păci universale, respectată de toţi, cât mai dreaptă şi cât mai durabilă.

(Universul)



Paznicul farului văzu naufragiul...

Desen de D-ra Zvorişteanu Camelia,
Şc. Normală „Elena Doamna".

(Premiul III)

Sărbătoarea Marinei

de C-dor Săvulescu Eugeniu din marină

Ziua Marinei Române, la câteva zile după ce aliata şi prietena noastră a serbat Ziua Marinei Sovietice, ia în acest an aspecte simbolice.

Marina română a început o activitate maritimă propriu zisă abia după primul război mondial. Ea nu făcuse încă nici un război pe mare şi nu avea o tradiţie în această privinţă.

Au trebuit condiţiunile satrapice ale războiului hitlerist ca să pună această marină în situaţia nefirească de a lupta tocmai contra Uniunii Sovietice, adică contra aceluia dintre coriverani cu care nu avusesem niciodată vri-un litigiu în cursul istoriei şi faţă de care marinarii români au nutrit întotdeauna o deosebită admiraţie. De altfel ştiut este că populaţia de origină slavă de pe malul Deltei şi ale bălţilor noastre a format rezervorul principal din care se recrutau elementele pentru marina noastră de război şi de comerţ. „Ruşii au un cult al apei", spuneau marinarii noştri şi comandanţii căutau să obţină cât mai mulţi ostaşi de această provenienţă, considerându-i ca elementele cu cele mai multe aptitudini marinăreşti. In asemenea condiţiuni este evident că războiul contra U.R.S.S. era o acţiune nepopulară şi cu totul nefirească pentru Marina noastră.

A venit însfârşit salvatoarea zi de 23 August, când gestul Majestăţii Sale Regelui Mihai împreună cu forţele patriotice, a salvat ţara dela dezastru şi ne-a readus pe linia unei politici externe tradiţionale.

Marina Română s'a alăturat cu entuziasm de camarazii din Armata terestră pentru a sdrobi trupele hitleriste aflate în ţară. Lupte numeroase, lupte dârze, unde nu au fost excluse sacrificiile mulţor vieţi şi faptele de eroism. Lupte ce au fost cunoscute, dar pe care marinarii români le-au dus pentru cauza comună a zdrobirii hitlerismului, cu entuziasmul conştiinţei unei cauze drepte.

Dela 23 August 1944, Marina Română a colaborat cu aliaţii sovietici pe toate tărâmurile, aducând modesta dar hotărîta ei contribuţie la victoria comună. Capturarea întregului parc de vase germane de pe Dunăre, repararea şi punerea la punct a acestui material pentru a servi cauzei Naţiunilor Unite, constitue o operă gigantică, care au realizat-o împreună marinarii luptători şi muncitorii din uzine. Este o operă vastă de răscumpărare a greşelilor unui trecut a cărui vină nu o purtăm, dar căreia cavalerismul înăscut al poporului român a ştiut să-i facă faţă.

Dragarea minelor de pe cusrul Dunării a constituit iarăşi o fundamentală la obţinerea izbânzii. Acest drum al Dunării, care a devenit artera principală de aprovizionare a armatelor sovietice desrobitoare, a fost curăţit de mine şi menţinut liber, cu toate lansările pe care le făceau periodic avioanele hitleriste. Insemnate transporturi de trupe, de aprovizionare, de evacuări, s'au putut astfel face, înlesnind şi anticipând izbânda finală. Marinarii români morţi în această importantă misiune, au avut desigur în sufletul lor mândria de a fi făcut, din Dunărea noastră, un drum al victoriei.

Toate aceste reflexii ne vin când, de ziua Marinei Române, închinăm un gând pios tuturor marinarilor cari s'au jertfit pentru salvarea poporului român. Sărbătorirea Zilei Marinei nu este o aniversare a noastră, a celor vii, ci este a celor care dorm în fundul apelor sau în cimitire, cu viziunea unei patrii fericite.

După pilda lor şi urmărind drumul trasat de ei, alături de marea ei soră Marina Sovietică, Marina română va purta cu demnitate, pe întinsul apelor, tricolorul unei Românii libere şi democratice.

(Jurnalul de dimineaţa)

Expoziţia Marinei

de Al. Bilciurescu

In cadrul „Zilei Marinei", Subsecretariatul de Stat respectiv, a deschis o expoziţie, al cărei scop este să ne arate sucrificiile marinei noastre. Acolo, publicul va găsi ceva din sufletul marinarilor, care, departe de oraşe şi de liniştea de aci, au continuat să lupte pe căile navigabile pentru descătuşarea definitivă a popoarelor de orice urmă a robiei hitleriste.

Instalată în sala de recepţie a fostului hotel Bulevard, această expoziţie cuprinde mai multe standuri.

Standiul Batalionului geniu Marină ne arată diferitele arme şi mijloace tehnice ale specialităţii Marinei.

Standul arsenalului Marinei, unde sunt expuse diferite instrumente şi aparate, precum şi machetele vapoarelor lucrate în arsenal.

Standul Federaţiei Canotaj, unde tineretul pasionat de sportul ramelor — viitorii marinari — ne trimit câte-va din imaginile dragi sufletului lor tineresc... şi cupele, mândria lor!

Standul serviciului hidrografic al Marinei, care ne arată câtă muncă şi ce eforturi trebuesc pentru ridicarea şi ţinerea la zi a unei hărţi marine.

Standul A.R.L.U.S., subsecţia marină, organizaţie nouă, dar care promite mari înfăptuiri.

Standul Serviciului Culturii, Educaţiei şi propagandei, care se ocupă de sufletul ostaşilor marinari.

Şi, în fine, Standul Ligei Navale Române, care oglindeşte elementele de presă şi propagandă care s'au întrecut în răspândirea ideii de marină în masele tineretului.

Cu această ocazie se cuvine să vorbim de Liga Navală Română, această admirabilă instituţie — pepinieră de oameni idealişti — care prin conferinţele, lucrările şi dinamismul lor, fac educaţia maselor, îndrumând tineretul spre orizonturile albastre ale Thalassei.

Astfel tineretul este atras de marinărie, se interesează de arta nautică şi învaţă tainele şi frumuseţile Mării noastre. Aceste idei sunt de altfel desvoltate în revista „Marea Noastră", editată de Liga Navală Română.

Ne pare bine că Subsecretariatul de Stat al Marinei a ţinut, cu prileujl Zilei Marinei, să inaugureze această expoziţie care, sperăm că va rămâne deschisă mai multe săpttămnâi, spre a permite accesul publicului într'un număr cât mai mare.

Românii sunt un popor de plugari. Ei au nevoe să fie indrumaţi spre frumuseţile neasemuite ale Thelassei, iar orăşanul trebue şi el mânat spre aceste mirifice orizonturi.

Pentru aceasta, e nevoe de o propagandă inteligentă, constantă şi practică. Conferinţe, broşuri, expoziţii şi, mai cu seamă, excursii pe drumul apelor, vor fi bine venite spre a arăta tuturor poezia astrală a imensităţilor mariue.

Liga Navală Română, în privinţa aceasta, execută un program demn de toată lauda.

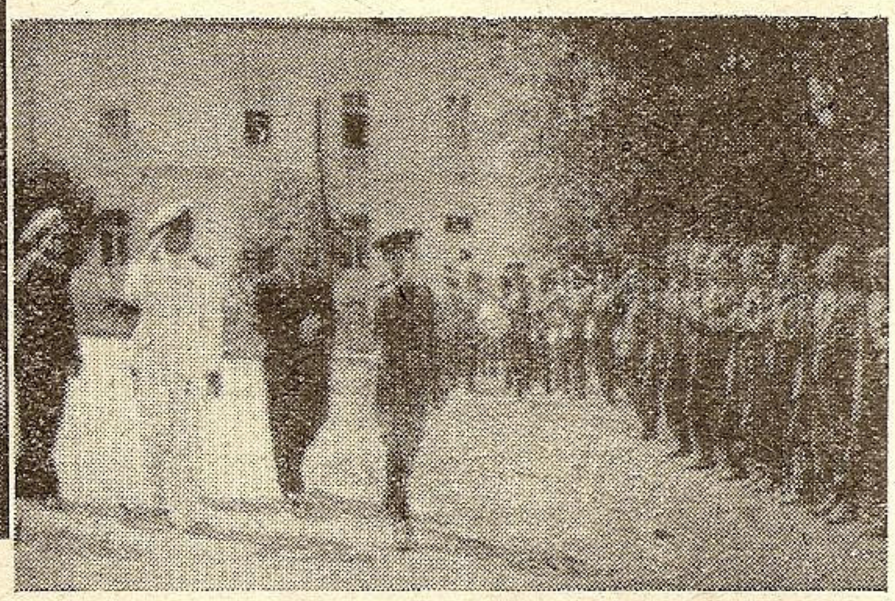
Iar Subsecretariatul de Stat al Marinei, ne arată că, în fine, după sângerosul război, a venit timpul să considerăm marea nu ca un teatru de luptă, ci ca un factor economic şi ca un templu de vis şi inspiraţie.

(Era nouă)

Ziua Marinei la Snagov

de Lt. Paul Epureanu

Un vânt tare bătea dinspre nord-est, făcând ca valurile lacului Snagov să ia aspectul mării, în ziua de 15 August, Sfta Maria, Patronul Marinarilor şi Ziua Marinei. Iubitorii apelor noastre, yacht-manii, pioşi s'au strâns împrejurul Vice-Preşedintelui lor, d-l Robert Fournaraki, ca să-şi aducă prinosul lor sufletesc, acelora care pe apele româneşti şi internaţionale, şi-au dat tributul lor, iubirei de orizont fără margnii şi drum fără pulbere. Vântul aducea în şucrăturile lui, un glas din alte lărâmuri care cânta un imn de slavă, pentru Eroii apelor, pentru marinarii din larg şi pentru sportivii dela uscat. Sportivul yachtman se confundă cu marinarul, şi o vie licărire de durere se iveşte în ochii lui, dacă se face o dungă de vele, ca despărţire de marinarul născut. Yachtmanii dela Snagov, înconjuraţi de elevii Şcoalei Navale a Marinei Regale Române, au început sărbătorirea „Ziua Marinei" printr'un serviciu



Cum s'a sărbătorit Ziua Marinei la Calafat

Divin, ridicat către A-tot-puternicul şi preamărind pe Sf-ta Fecioară Maria, ocrotitoarea marinarului. Un cuvânt, a fost rostit de înfocatul şi poetul yachmanilor d-l Cpt. Comandor Alex. Bercea, care a închinat yachtingului toată libertatea sa, tot sufletul său, şi ceasurile de gândire, ridicându-l la unul dintre cele mai frumoase sporturi creatoare de forţă morală. D-sa vorbeşte de, marinari, de Eroii marinari, de vasele noastre de război, din luptele noastre pe ape, de secole şi de sécole, pentru a fi o Dunăre şi o Mare, a poporului român. Marinarii de carieră şi marinarii sportivi, cu ochii pierduţi pe întinse ape, pe furtuni, pe mare calmă, pe amurguri cu vela întinsă sub clar de lună, în lupta, privesc imaginile vii a vieţii pe ape. Este momentul închinat tuturor Eroilor Marinei de Războiu, Comerciale şi Sportive, minutul de reculegere. Domnul odihnească-i la dreapta lui! Dar marinarul trece peste furtună şi soarele răsare lăsând loc sufletului deschis şi voios al omului deprins cu greutăţile vieţei. O masă camarădească a urmat apoi după aceasta cu anecdote, amintiri şi poveşti marinăreşti, spuse din plin, cu miezul şi hazul mateloţilor dela punte, pe zile senine şi zile de furtună. Inconjurat de d-nii Comandori de Marină: Voinescu cu d-na, Lungu cu d-na, Bănică, Ciolac, Vasilache cu d-na şi Elevii Şcoalei Navale a Marinei Regale Române, Cpt. Comandor Alex. Bercea cu d-na, Lt. Rădulescu, etc., d-nul Robert Fournaraki, Vice-Preşedintele Y.C.B., toastează în numele d-lui N. Caranfil, Preşedintele Y. C. Snagov, pentru M. S. Regele Mihai I, primul Marinar şi primul Yachtman al apelor româneşti. Se ridică apoi cupele pentru d. Amiral Petre Bărbuneanu, Ministru S. S. al Marinei, membru fondator al Y.C.B., pentru Ofiţerii şi Soldaţii Marinei Americane, Engleze şi Sovietice, ce-au adus pacea apelor şi un pahar pentru marinarii sportivi.

Dar tot aşa cum marinarul îşi trăieşte din plin viaţa la uscat, tot aşa el nu poate sta mult pe pământ. După ospăţ s'au îmbarcat pe yole şi staruri, şi-au cutreerat lacul în lung şi în lat, încheind „Ziua Marinei", marinăreşte, pe apă, cu vela în vânt şi sufletul pe ghitară cu o romanţă de dor şi ducă.

Cuvântarea d-lui Cpt. Comandor Alex. Bercea

Potrivit unei strămoşeşti tradiţii, în această zi de creştinească sărbătoare, marinarii de pretutindeni prăsnuesc pe Sfânta Fecioară Maria, preaslăvind-o şi aducându-i prinos de recunoştinţă pentru ocrotirea pe care le-o acordă.

Aşa cum fiecare din noi şi-a făcut din ziua de prasnic a sfântului, al cărui nume îl poartă, ziua sa patronimică, tot astfel Marina Română, de răsboi şi comercială, serbează ziua Sfintei Maria ca patroana Marinei.

Dar, nu numai marinarii de carieră, ci chiar şi cei amatori, din cari mulţi sunt şi aci de faţă, sărbătoresc astăzi pe Sfânta Fecioară Maria, ocrotitoarea celor care călătoresc pe ape.

Dacă Marina Română nu se bucură de o tradiţie prea îndepărtată, din cauza vitregiei vremurilor ce au fost hărăzite de'ntotdeauna neamului românesc, totuş, prin munca, abnegaţia şi mai ales jertfele înaintaşilor, Marina noastră a reuşit, într'un interval de timp destul de scurt, să-şi creeze o tradiţie proprie şi să se situeze pe un soclu de granit de unde, nici o furtună, oricât de aprigă ar fi ea, nu va mai putea s-o smulgă.

In această zi ţara întreagă este cehmată să serbeze împreună cu noi ziua Marinei. Acest lucru îşi are explicaţia în dorinţa marinarilor ca poporul românesc să înţelegă rostul Marinei în viaţa economică şi pe a ţării şi să-i acorde sprijinul de care are nevoe pentru a se desvolta aşa cum interesul ţării o cere fiindcă, după cum a spus-o Mihail Kogălniceanu: „cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă".

Altădată, Marina îşi serba patronul cu fast deosebit în porturile dela Dunăre şi Mare şi în special la Constanţa. Ziua Marinei era un prilej de înălţătoare sărbătoare. Timpuri vitrege s'au abătut peste ţara şi Marina noastră. Dar astăzi, mai mult ca oricând, Marina are nevoe să fie înţeleasă ca strădaniile şi jertfele ei să nu fi fost zadarnice; ea are nevoe de sprijinul şi înţelegerea atât a celor cari conduc destinele neamului cât şi ale întregului popor. Ea trebue să-şi respecte locul ce i se cuvine în organismul statului.

Dar, dacă această zi a Marinei este o zi de sărbătoare, ea este în acelaş timp, pentru marinari, o zi de reculegere şi pomenire a înaintaşilor şi contimporanilor cari s'au jertfit pe întinsul apelor, contribuind prin jertfa lor la înălţarea Marinei şi gloria neamului

Voi, elevi ai Şc. Navale, luaţi pildă pe aceşti eroi marinari şi jertfa lor să fie icoana faptelor voastre în cariera marinărească, în care aţi păşit cu încredere.

Nu pot încheia aceste puţine cuvinte fără a închina un gând de pioasă recunoştinţă către aceia care au iubit cu pasiune Marea şi a fost un sprijin important pentru Marina noastră, Regina Maria.

In această zi de sărbătoare marinărească, gândul tuturor marinarilor se îndreaptă cu dragoste şi încredere către tânărul nostru rege, urându-i „Să trăiască".

Ziua Marinei la Calafat

La 15 August 1945, Ziua Marinei, a fost sărbătorită în prezenţa autorităţilor respective civile şi militare, române şi sovietice şi a unui numeros public.

La orele 10 s'a oficiat la Catedrala Sf. Niculae un tedeum la care a luat parte patru preoți. iar la terminarea serviciului Divin parohul Catedralei, Rudăreanu, luând cuvântul a arătat importanța acestei zile scoțând în relief faptele de înalt eroism ale marinarilor, pomenind astfel pe toți marinarii morți în războiul actual cât și cei căzuți în războiul 1916—1918.

După terminarea serviciului Divin, întreaga asistență împreună cu corpul preoțesc și al autorităților civile și militare au mers în port la marchiza Serviciului Hidraulic, unde s'a oficiat din nou serviciul Divin. Aci dl. Căpitan Nicolae Ioan din Marina Regală Comandantul Militar al Portului Calafat, a rostit o frumoasă și înălțătoare cuvântare arătând însemnătatea zilei marinei, cu exemple din faptele de vitejie săvârșite de marinarii noștrii în război.

Tot aci se găsea pe Dunăre una barcă condusă de personalul marinăresc din port care mergând în largul Dunării a lansat în largul apei o frumoasă ancoră-coroană de flori. A fost destul de emoționant pentru publicul asistent, momentul când armonia glasului preoților care intonau veșnica pomenire și a muzicei care cânta ruga, s'a lansat această coroană pentru sufletele eroilor marinari morți pentru patrie.

Cu acest act s'a sfârșit solemnitatea de dimineața.

In după amiaza aceleiași zile, după programul stabilit, urma să se țină serbarea cu diferite sporturi nautice în fața grădinei debarcader, dela orele 16—19, dar din cauza timpului nefavorabil (furtună mare) nu s'a putut executa aceste sporturi.

Ziua Marinei la Craiova

Anul acesta „Ziua Marinei" a fost sărbătorrită prin oficierea unui serviciu divin în prrezența autorrităților civile și militare precum și a membrilor L.N.R. și un numeros public. După amiază a avut loc un frumos concurs de bărci pe lacul din parcul Romanescu.

Ziua Marinei la Sinteşti

de Lt. Paul Epureanu

Sufletul marinăresc, are darul de a se răspândi ca un balsam de alinare a durerilor, acolo unde el sălășluește, cu voioșia și resemnarea lui. Odată cu acel cineva este prins în jocul spiritului marinăresc, devine și el matelot, înfruntă furtuni, cântă la petrecere și se înduioșează la durere. Așa a fost sărbătorirea Zilei Marinei la filiala Ligi Navale Române din Com. Sinteşti-Ilfov. O furtună... de praf pe o vreme secetoasă și arsă, întâmpină mica procesiune a Leneriștilor, care cu Stănică Marinarul în frunte, ce purta flamura L.N.R. ca pe un stindard de biruință, pornise la apa Sabarului să-și aducă prinosul lor pentru Eroii Marinari și Eroii apelor, aruncând o ancoră de flori. Vântul deslânțuit cu furie asvârlea valuri de praf în pelerinii marinei. In frunte cu Comandantul Emil Paraschivescu, Președintele filialei L.N.R., Sinteşti-Ilfov la care s'au alăturat sufletește d. Președinte la Curtea de Apel. Zorapapel, d. dr. Balodina, Șeful Serviciului Sanitar al Municipiului București, Dumitrache, comerciant local, Locot. Paul Epureanu, unul dintre fondatorii filialei, Radu Sandu Secretarul General al filialei, câteva tinere fete locale, elevi și săteni, au scoborât prin furtuna de... praf la marginea Sabarului și aci după un moment de reculegere, d-ra Elena Dumitrescu-Sinteşti a dat la apă, micul prinos, al unei mici filiale L.N.R., o ancoră de flori de câmp. Au tresărit sufletele marinarilor și pescarilor înghițiți de Argeș și Dunăre, cărora Sabarul le-a adus mica ancoră de flori, în ziua de Sf. Maria, Ziua Marinei, a Marinarilor și a Pescarilor. La serviciul Divin, oficiat în Biserica satului Sinteşti-Ilfov, după slujba oficiată de P. S. Sa Preotul Dumitrescu și P. S. Sa Preotul Popescu,care au sfințit ancora filialei L.N.R. de flori, d. Comandant Emil Paraschivescu, Președintele filialei a spus în câteva cuvinte, că rostul sărbătoriri Zilei Marinei, este aducerea aminte și de cei dispăruți în ape, dar și de cei viteji care trăesc. Stănică Marinarul — fierarul satului a fost fochist pe vasele de război în 1913, 1916—1919, purtând cu drag pavilionul Marinei Regale Române sus în creștetul valurilor și s'a întors cu el, tot sus și decorat. Ion Calița, cu soția din Sinteşti-Ilfov, fost radio-telegrafist pe „Dacia", când furtuna valurilor încerca Distrugătorul „Regina Mariia", care purta mlădița țării Marele Voevod Mihai de Alba Iulia, Aspirant la Marină, azi Regele nostru, a fost la datorie în grele încercări ducând la bun sfârșit misiunea de ajutor dat distruigătorului. Spiritul Marinăresc. balsamul valurilor, te cuprinde în vârtejul lor când auzi cuvântul, Marină ! Marinari ! Cum se poate dar uita cuvintele „Ziua Marinei" ? Odată sădită într'un colț de țară, acolo trăește, atât cât va fi o marină și un marinar român.

Peisaj marin

Desen de Virgil Almășanu
cl. VIII
Liceul Șaguna — Brașov
(Premiul I)

Ziua Marinei la Slatina

In localitate **„Ziua Marinei"** a fost sărbătorită prin oficierea unui serviciu divin în prezența reprezentanților autorităților civile și militare. Preotul Trandafir a evocat memoria Eroilor Mărinari. După amiază a avut loc un reușit concurs de înnot sub auspiciile A.C.T.-ului. Câștigătorii fiind răsplătiți cu numeroase premii.

Ziua Marinei la Tg. Ocna

Sufletul eroilor marinri, s'a suit și la munte, acolo, de unde au pornit pentru a da străinătății și marinei românești unii dintre cei mai buni navigatori, care deși au fost născuți și crescuți la munte, totuși apele și mrea noastră i-aau transformat în adevărați marinari, născuți iar nu făcuți. Muntenii dela Târgu-Ocna, au în sufletul lor spiritul marinăresc, căci de acolo pornesc la mare ca soldații, vestiții plutași de pe Bistrița, acei cârmaci de plute pe numai puțin vestitele și periculoase stânci de pe Toancele. Șuvoaiele de ape ale Bistriței, au semănat în sufletul celor dela Târgu-Ocna un suflu de piositate pentru marinari și o dragoste pentru apele românești, a mării și a dorului de ducă pe întins de ape. De „ZIUA MARINEI" s'a oficiat la Catedrala orașului un parastas pentru pomenirea Eroilor Marinari și un Te-Deum pentru Marina Regală Română, acea care deși mică la număr a dat țării totdeauna jertfa ei eroică și vitează. Leturghia a fost oficiată de P. S. Protoierea I. Matei, asistat de P. S. S. Părintele Matei Boieriu, Confesorul Div. 6-a Infanterie, și Diaconul Pruteanu dela S-ta Episcopie a Romanului, iar din catepeteasma domului bisericesc, corul Catedralei „MAICA PRECISTA" în armonia pioasei rugăciuni, înălța către Cel de Sus, imnurile bisericei Creștine Ortodoxe. Nicinul dintre localnici nu a lipsit dela această impresionantă slujbă. Autoritățile au ținut să onoreze cu prezența lor această zi a marinei, în frunte cu d. Colonel I. Eftimie, C-dtul Garnizoanei, d. Judecător Alexandru Niță, Vice-Președintele Filialei L.N.R., d. Pretor V. Radu, d. Primar Enache, d. M. Ademeșteanu Dir. Lic. „OITUZ", d. Avocat Constantinescu, d. I. Gosav, dir. Sc. Primare No. 1 b., precum și d-nele Dr. Crețulescu, Prof. Răşcanu, Dir. Sc. Profesionale de Fete, Dr. Jalbă, etc. După terminarea slujbei d. Vice-Președinte L.N.R. Judecător Alexandru Niță, a vorbit în fața asistenței despre spiritul de jertfă al marinarilor, despre vitejia micii marinei române, în toate războaiele de libertate a Neamului Românesc, încheind cu aceste cuvinte: **„Pentru faptul că azi, sunt sărbătoriți Marinarii Eroi, căzuți în lupta cu valurile mării, râurilor și bătrânului Danubiu, în iureșul gloanțelor în focul obuzelor, avioanelor și trăsnetul torpilelor submarine, se cuvine ca noi, care supraviețuim războiului celui din urmă, și cel mai grosnic ce abia s'a terminat pe tot globul pământesc, să le păstrăm recunoștință vecinică Marinarilor Eroi și să le zicem din tot cugetul și tot sufletul** „SĂ VĂ FIE SOMNUL LIN PE'NTINSELE APE". A răspuns P. S. S. Proioireul I. Matei, aducând laude d-lui Vice-Președinte, Comitetului și Membrilor L.N.R. pentru pioasa și înălțătoarea sărbătoare a Marinarilor Români.

Ziua Marinei la Tulcea

In această zi la Biserica Catedrala Sf. Nicolae din orașul Tulcea la ora 11 și jumătate dim. s'a oficiat un serviciu religios, pentru pomenirea eroilor marinari căzuți la datorie.

Au fost de față toate autoritățile militare și civile, membri Ligi Navale Române și un public numeros, precum și un detașament de Grăniceri și Marină.

In timpul slujbei, preoții din oraș au oficiat Serviciul divin, invocându-se eroi marinari căzuți în campaniile din trecut și cei din prezent.

Răspunsurile la sfânta slujbă au fost date de Corul Catedralei.

După terminarea Sfintei slujbe, autoritățile cu preoții și cele 2 detașamente s'au deplasat pe malul Dunărei unde s'a făcut o mică slujbă când s'a lansat o splendidă ancoră cu flori în Dunăre pentru pomenirea scumpilor eroi căzuți la datorie. Serbări nu au avut loc.

Valuri de larg

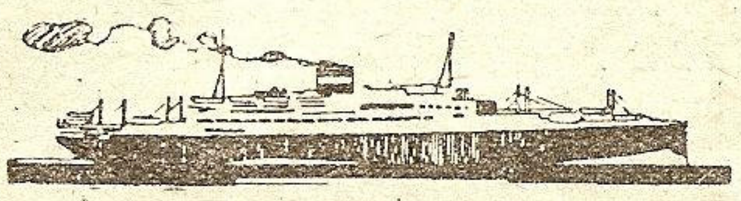
Când furtuna își acordă simfonia ei prin sarturi,
Și când capul la busolă fuge între două carturi,
Pe când furia tempestei, care suflă dinspre Nord,
Prăbușește mii de valuri, peste punte, peste bord;

* * *

Când nimic nu stă în calea uraganului sălbatec,
Ce revarsă munți de apă, peste malul singuratec,
Când vaporul se frământă și când prova cade greu,
In genunile de valuri, eu mă simt la largul meu.

Căci în piept, flacăra sfântă, mi s'aprinde dintr'o dată
Și ea arde mai puternic, când e marea'nfuriată;
Inainte ca vaporul, într'un bord să dea o bandă,
Imi aprind cu calm țigarea și mă cațăr pe Comandă.

C-dor St. Verbiceanu



Popas sărbătoresc.

Se-oglindește'n ape luna cu luminile ei pale,
Și'ntr'o clipă fața mării plină-i toată de opale;
Nesfârșite valuri poartă sclipitoarea feerie,
Și doiniri de stânci și stele le îngână apa vie.

Intârziata noapte râde cu a lacrimii lumină,
Moarte, viață, laolaltă, se'nfrățesc și se îmbină,
Imn de nemurire cântă struna dorurilor noastre,
Imnul inimii și mării și al zărilor albastre.

Din străfunduri de'ntuneric și din goluri viața iese,
Și cu fire de lumină o armură ea își țese,
Se'nvestmântă'n fel și chipuri, îmbrăcând a zilei haină,
Și rămâne o minune cu a firii-ascunsă taină.

Ne'ntrebăm cum ia ființă din adâncuri necuprinse,
Cum apoi se pierde iarăși ca și flăcările stinse;
Minunați stăm între margini de'ntuneric și lumină,
Și privim spre largul mării în mister de lună plină.

Valurile risipite și-adunate de-o putere,
Par' și ele prinse'n lumea d'ndrăgiri și de durere,
Se frământă ca și viața, și'n mișcarea lor zglobie
Cer iubirilor durere și durerii bucurie.

In nemărginirea firii, val și viață, cer și stele,
Țin de visul ce-oglindit-a lumea lumilor în ele,
Țin de taina care pus-a nesfârșitul în clipita
Când întâia lege dat-a frumusețea și ispita.

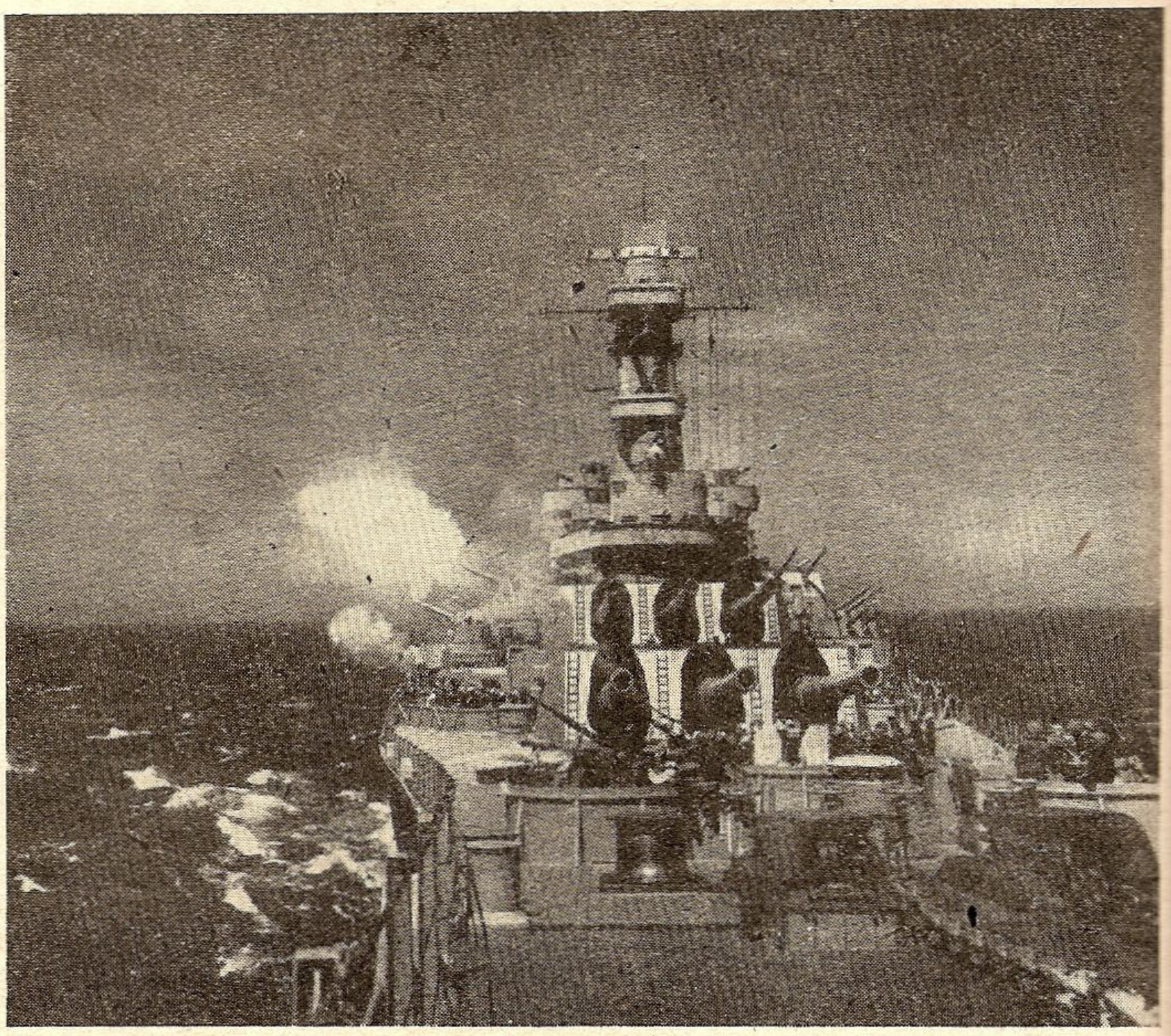
Pe-a destinelor orbite trec cortegiile creației,
Cu luminile veciei, în refrenul orchestrației,
Impărțind în a lor cale, în miriade, clipe, ape,
Și punând misterul firii pe-unde mintea nu-l încape...

Se-oglindește'n ape luna cu lucirile ei pale,
Și'ntr'o clipă fața mării plină-i toată de opale,
Nesfârșite valuri poartă mișcătoarea feerie,
Visul lumii și al mării din dureri și armonie.....

Ștefan Șoimescu

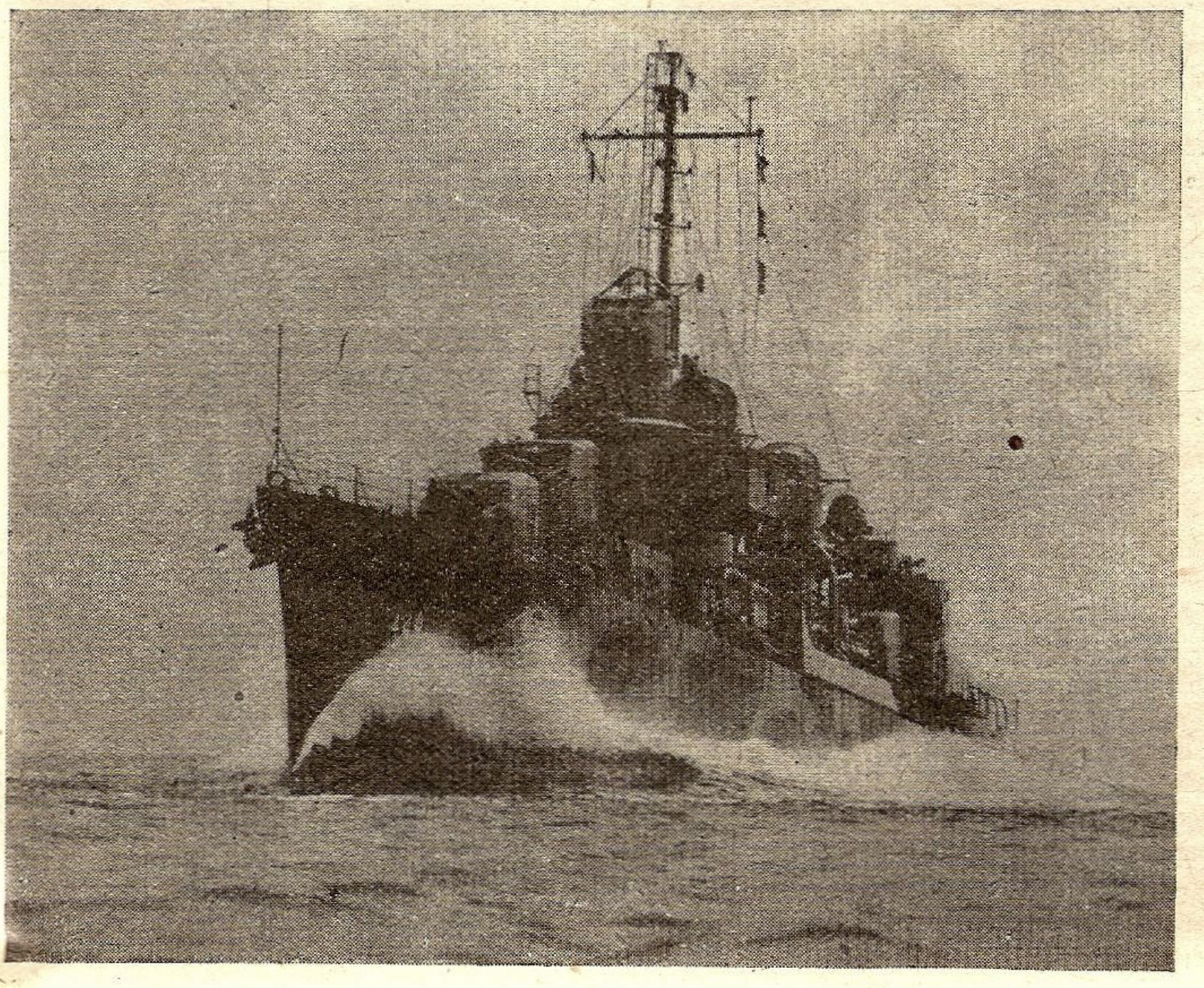
Flota U. S. A.

Oficiul de Informaţiuni Publice al Ministerului Marinei Statelor Unite (Office of Public Information, U. S. Navy Department, Washington D. C.), a binevoit să ne pună la dispoziţie fotografiile de mai jos, care ilustrează rolul marinei pentru câştigarea victoriei



Cuirasatul IOWA

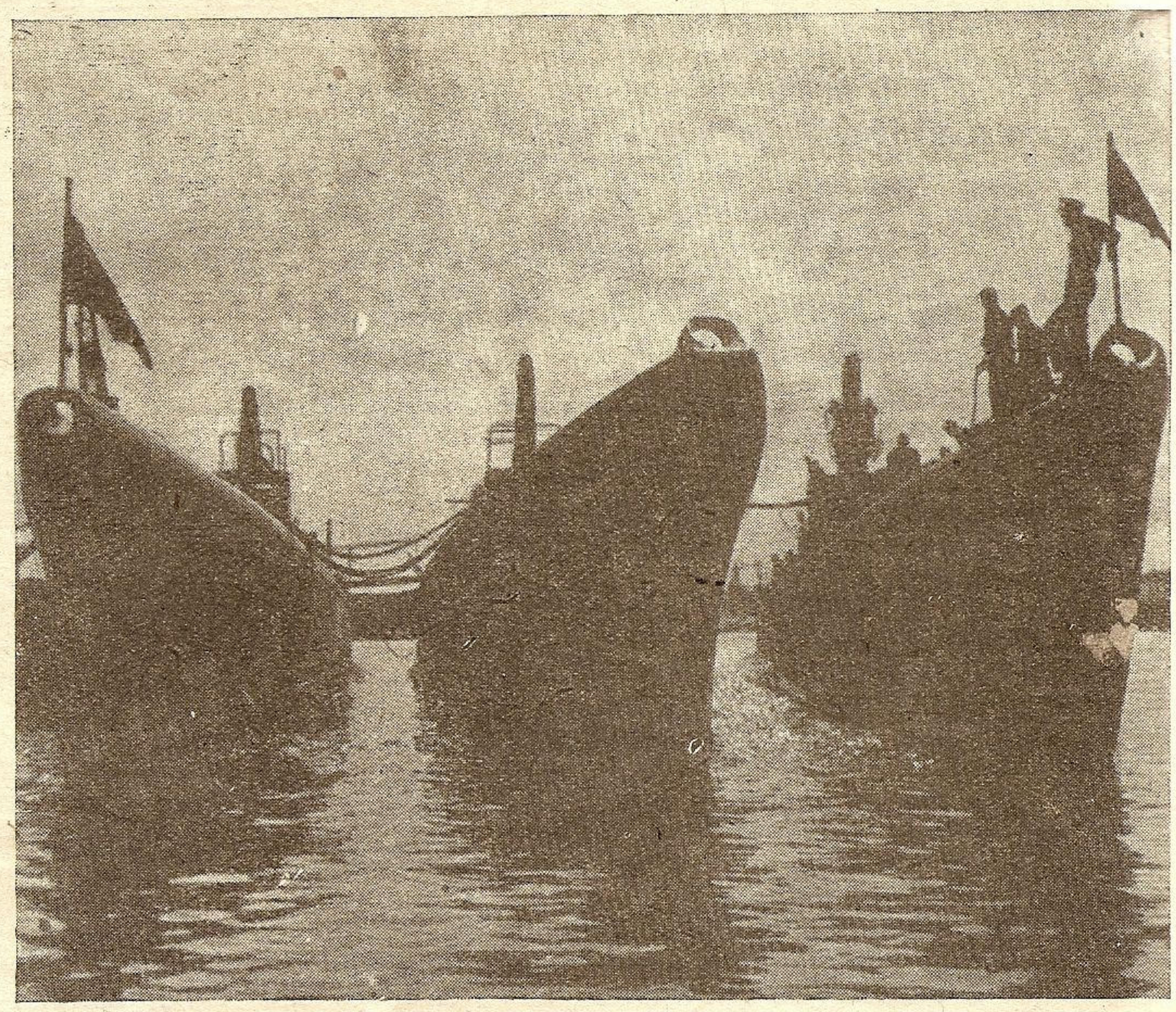
Acest vas este primul dintr'o clasă de 4 cuirasate de 45.000 tone, pentru care primele fonduri au fost votate în 1939 și care a fost pus pe cală în Arsenalul Marinei dela New-York în anul 1940. Vasul are dimensiunile de cca. 268x33x11 m, este propulzat de turbine cu angrenaj și are un echipaj de 1500 ofițeri și oameni. Armamentul lui cuprinde 9 tunuri de 406 mm în turele triple, două la prova (care se văd în fotografie) și a treia la pupa, 12 tunuri de 127 mm L/51 în turele duble (pe fotografie se poate vedea unul din aceste tunuri din tribord trăgând)), 8 tunuri antiaeriene de 127 mm L/25, 2 catapulte pentru lansarea avioanelor și 4 avioane îmbarcate. Viteza maximală a vasului este de cca. 30 noduri, adică de aproape 56 km. pe oră. Costul acestui vas se ridică la nu mai puţin de 100.000.000 dolari. Se poate presupune că punerea pe cală a acestui vas și a surorilor lui a avut loc drept replică la începerea construcţiei încă în 1937 a cuirasatelor japoneze de 42.500 tone. După cum se poate vedea în fotografie Marina Americană a părăsit catargele — cușcă formată dintr'o multitudine de tuburi așezate în formă de hiperboloid, și a adoptat, la fel ca celelalte marine mari, un turn masiv în locul catargului din prova care cuprinde toate posturile de comandă pentru navigaţie, direcţia tirului, etc., etc. O asemenea construcţie masivă a fost folosită pentru prima oară pe cuirasatul japonez NAGATO imediat după războiul mondial 1914—1918.



Distrugătorul La VALETTE

Vasul arătat în fotografie este unul dintr'un lot de 8 distrugătoare așa zise „grele" ale Marinei

Statelor Unite. Aceste nave, ale căror dimensiuni nu au fost publicate până în prezent, au un deplasament de cca. 2100 tone și construcția a fost votată în 1940. Probabil că armamentul lor cuprinde un număr de tunuri de 127 mm dintre care două se pot vedea în fotografie la prova navei și vreo 12 tuburi lans-torpile de 533 mm în grupuri de câte patru tuburi. După primul război mondial 1914—1918, Marina Statelor Unite a rămas cu un număr foarte mare de distrugătoare. In consecință ca nu a început decât foarte târziu — în a doua jumătate a celui al patrulea deceniu al secolului actual — să construiască din nou distrugătoare. Tipul arătat în fotografie este de un model nou pentru Marina Statelor Unite, care, contrar Marinei Britanice nu cunoștea distrugătoare de flotilă. A se judeca după valul din prova navei, ca aceasta înaintează cu viteza maximă.



Trei submarine

Cele trei submarine a e Marinei Statelor Unite sunt arătate în fotografie legate de cheiul unei baze de submarine depe coasta Oceanului Pacific. Submarinele în chestiune sunt de un tip mai redus în dimensiuni, în care Marina Statelor Unite nu era prea bogată, dat fiind că teatrele de luptă sunt foarte depărtate — în preajma Japoniei — și în consecință este nevoie de un deplasament relativ mare, singurul care ar permite obținerea razei de acțiuni mari necesare. Nara ce se poate vedea în fotografie deasupra etravei fiecăruia dintre cele trei submarine, nu servește ancorei ci parâmelor de legare, deoarece ancora unui submarin și aparatajul ei trebuie să fie astfel așezată încât poate fi folosită chiar în stare de imensiune a submarinului.

Vase de debarcare

Vasele de debarcare arătate, aparțin organizației United States Coast Guard, însărcinată cu poliția apelor teritoriale și pus în timp de pace sub ordinele Ministerului de Finanțe, în timp de război făcând parte integrală din Marina Statelor Unite. In fotografie se poate vedea cum s'a procedat la o debarcare de materiale pe o coastă inamică. Vasele de debarcare s'au pus cu pupa în mal, au ridicat partea molă a pupei lăsând în jos platformele de debarcare pentru ca tancurile, tunurile și alte vehicule grele să poată rula

Continentul U.R.S.S.

de
Mitiţă Constantinescu

Deşi doar o apă curgătoare ne desparte de uriaşul ţinut aşezat călare pe două continente convenţionale, dar care prin constituţia sa geo-fizică şi geo-politică formează un bloc continental, un continent întreg, cu o suprafaţă de 21.176.000 km. p. faţă de Africa cu 30.330.000 km. p. şi Europa cu 5.420.000 km. p., totuşi acest ţinuut a fost, mai ales după războiul trecut, absolut necunoscut.

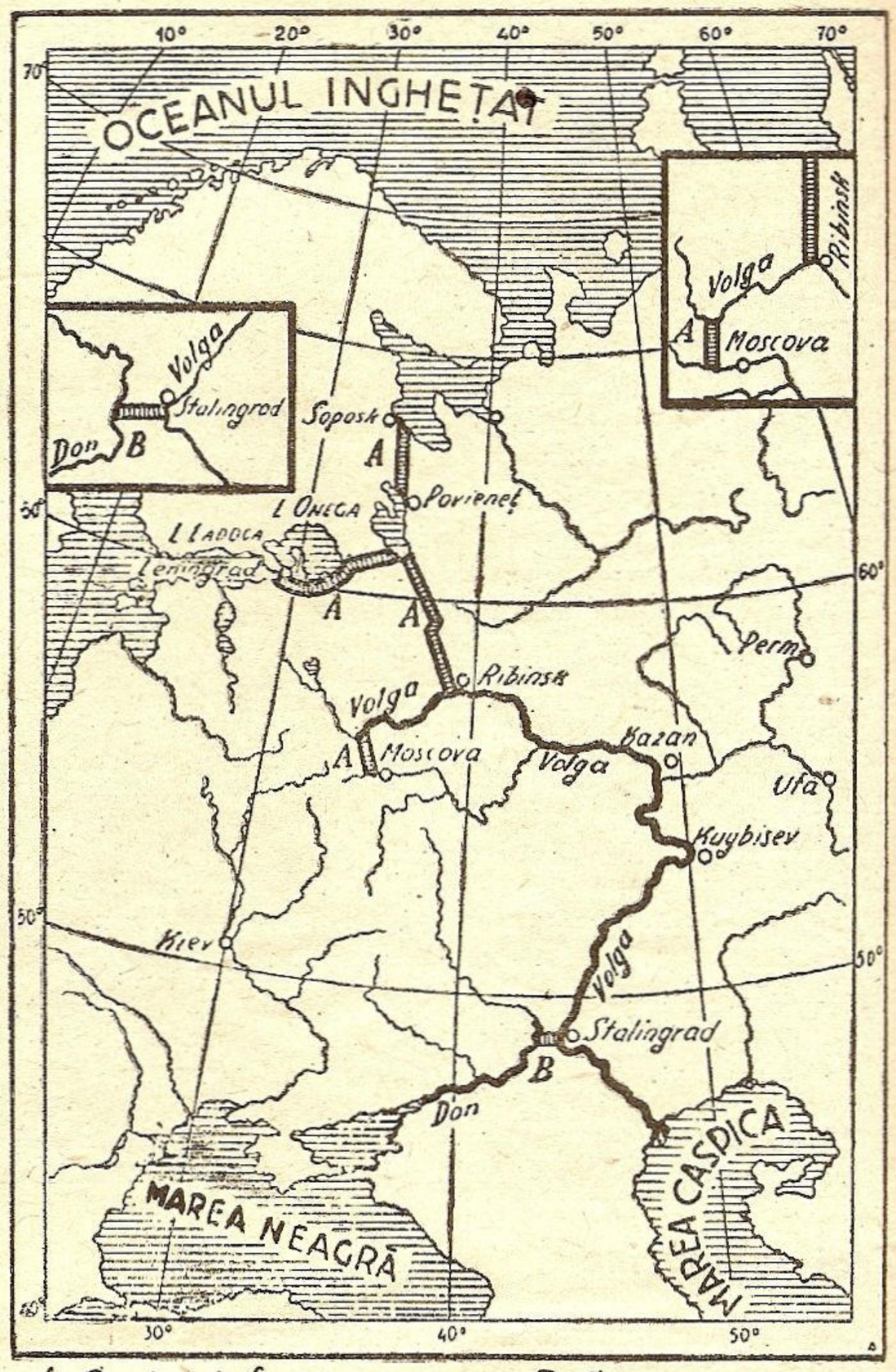
In loc de o apă, un zid mai înalt şi mai de nepătruns decât cel chinezesc, despărţea două lumi, de care se izbeau privirile celor aşezaţi atât de o parte cât şi de cealaltă a lui.

Deoparte laboratorul unor experienţe sociale ce aveau să uimească lumea şi care cereau o linişte deplină, pentru ca marii chimişti LENIN şi STALIN, **cu colaboratorii lor, să nu fie turburaţi de curiozităţile din afară ; de partea cealaltă felurite svonuri, susţinute de o propagandă metodică, făcea restul lumii să socotească pe cei de dincolo de zid ca pe nişte vrăjitori ce pregăteau sfârşitul lumii şi al civilizaţiei.**

Deodată zidul s'a dărâmat, sistemul de vase comunicante s'a stabilit şi prin perdeaua de fum, mormanele de ruine, vuetul avioanelor, s'a putut întrezări şi cunoaşte realitatea.

D. MITIŢA CONSTANTINESCU, **fost ministru, fost guvernator al Băncii Naţionale Române, membru de onoare şi sprijinitor al Ligii Navale, prin monumentala şi documentata lucrare** „CONTINENTUL U.R.S.S." **pune la îndemâna publicului românesc această realitate, care este departe de tot ce s'a spus, s'a crezut, s'a scris, s'a radiodifuzat asupra Uniunii Republicilor Sociale Sovietice.**

Lucrarea, împărţită metodic în capitole de sine stătătoare, dar strâns legate între ele, a ajuns în scurt timp la a doua ediţie complectată, este oglinda fidelă a stărilor de fapt din U.R.S.S După sinteza geo-fizică (cap. I), autorul vorbeşte despre factorul demografic în comparaţie cu celelalte entităţi mondiale, arătând care este structura populaţiei şi cea socială (cap. II). Trece apoi la potenţialul economic şi planurile cincinale (cap. III), la realităţile potenţialului industrial (cap. IV) şi cel agricol (cap. V), în care cel mai puternic element total a fost munca **(cap. VI). Nedestăinueşte lupta contra elementelor cosmice (cap. VII) tainele schimbului de bunuri şi preţurile (cap. VIII), concepţia potenţialului financiar (cap. IX), urmând a face o comparaţie între cele două regimuri, cel ţarist şi cel sovietic (cap. X) precum şi expunerea cadrului politico-administrativ (cap. XI). Opera se încheie**



A = Canaluri în funcţiune B = Canaluri în proect

Legătura celor patru mari fluvii şi canaluri

cu omul sovietic şi conştiinţa sovietică (cap. XII) şi cu sinteza finală (cap. XIII).

Numeroase hărţi, diagrame şi ilustraţii, din care ne-am îngăduit a reda, cu textul respectiv, ce am găsit că este în cadrul revistei noastre şi al problemelor ce ne interesează, aceea a apelor, în bogata excelenta expunere.

Moş Delamare

---

la uscat. Este singurul mijloc pentru debarcarea acestor obiecte foarte grele cu mijloacele bordului şi a ocoli folosirea unei macarale grele. Pentru a înlătura posibilitatea scufundării unui asemenea vas prin inundare dela pupa deschisă, plutirea lui este garantată de chesoane etanşe în ambele borduri. Aşezarea platformei de debarcare la pupa şi nu la prova este o inovaţie şi este foarte bine venită, deoarece corpul vasului va fi mai jos la pupa, fiindcă este nevoie de o prova înaltă cu scopul de a da vasului putinţa să ţie marea. In afară de această o pupă lată va putea fi obţinută cu mult mai mare uşurinţă ca o provă lată. In fine este mai natural ca pupa să fie plată şi ridicată sub apă — pentru a putea să se ridice pe mal — decât să se taie prova sub apă, ceeace ar avea o influenţă dăunătoare asupra calităţilor evolutive ale vasului.

Apele din U. R. S. S.

Sistemul orografic, este brăzdat, în cuprinsul său, de numeroase şi puternice fluvii, ce-şi găsesc obârşia în regiunea siberiană, din masivul muntos al centrului asiatic, îndreptându-şi cursul apei spre Nord, către Oceanul Inghetat, — iar în regiunea europeană, îndreptându-şi revărsarea lor, fie spre Nord, fie spre Sud, către Marea Caspică şi Marea Neagră, după cum izvorăsc din versantul nordic sau sudic al reliefurilor Urali şi Valdai.

Proporţiile acestor fluvii sunt considerabile, de adevăraţi giganţi.

Citez numai pe cele mai de seamă cursuri de apă, pentru a se fixa gradul de importanţă al lor :

Fluviul	Obi	5.700 km.
„	Enisei	4.011 „
„	Lena	4.036 „
„	Amur	3.700 „
„	Volga	3.357 „
„	Kolyma	2.500 „
„	Ural	2.378 „
„	Nipru	2.138 „
„	Kama	1.882 „
„	Don	1.808 „

„	Peciora	1.648	„
„	Olenek	1.500	„
„	Indighirka	1.500	„
„	Oka	1.472	„
„	Iana	1.080	„

Am citat numai aceste 15 mari cursuri de apă care depăşesc 1.000 km. de lungime, pentru a nu stărui asupra numeroaselor fluvii şi râuri, sub 1.000 km. lungime ce brăzdează relieful sovietic.

Subliniem şi caracteristicile cursurilor de apă din U.R.S.S., anume;

a) albiile acestor fluvii au o pantă foarte redusă, ceeace determină un curs lin şi domol al apelor, făcându-le foarte proprii pentru navigaţie. Citez ca exemplu, fluviul Volga a cărui pantă, dela izvor până la vărsarea sa în Marea Caspică, adică pe o lungime de 3.357 km., nu coboară decât cu 256 m., iar pe 2.700 km. din cursul său, nu coboară decât cu 6 centimetri pe km.;

b) dacă din acest punct de vedere fluviile U.R.S.S. au o navigabilitate însemnată, această calitate foarte preţuită a lor, este neutralizată, în parte, de un alt fenomen: lunga durată de congelaţiune a lor. Din această pricină, navigabilitatea pe fluviile sovietice este suspendată pe o bună parte a anului;

c) o altă caracteristică a fluviilor U. R. S. S. este înălţimea excesivă a creşterii apelor, în perioada desgheţurilor şi vastele inundaţiuni ce provoacă în zonele învecinate, din pricina nivelului scăzut al malurilor şi al orografiei înconjurătoare. De asemenea revărsarea năvalnică a fluviilor se precipită şi datorită urcărilor bruşte de temperatură, care determină topirea zăpezilor şi a gheţurilor, deslănţuind zăpoare cu urmări catastrofale.

Navigaţia Fluvială

Insemnătatea deosebită a reţelei fluviale din U.R.S.S. s'a întrevederat, însă, în concepţia ce a dominat după Revoluţia din Octombrie 1917, adică în statul sovietic — concepţie modernă şi ştiinţifică, potrivit căreia potenţialul unic în lume, al cursurilor de apă sovietice, urma să fie valorificat, pentru propăşirea economiei naţionale, dintr'un întreit punct de vedere :: acela al transporturilor, acela al creaţiunii energiei hidro-electrice şi acela al irigaţiunii stepelor uscate şi neproductive.

Fără a exagera socotim că şi cu privire la aceste probleme economice, nu credem să existe a doua ţară pe lume, în care autoritatea conducătoare, împreună cu reprezentanţii ştiinţei, să fi organizat studiul tehnic şi de aplicare practică, după un plan raţional şi de ansamblu, al tuturor modalităţilor în care apele fluviale să poată fi subordonate în slujba necesităţilor economiei naţionale, ca în Uniunea Sovietelor.

In adevăr, conducerea din U.R.S.S. a mobilizat pe toţi specialiştii ţării şi le-a dat să rezolve importanta temă a stăpânirii apelor fluviale, în scopul utilizării lor pentru creearea energiei electrice, pentru fertilizarea stepelor neproductive din cauza lipsei de apă şi pentru înhămarea lor la marile nevoi de transport

Iar specialişti sovietici, în numeroase conferinţe, prin studii care fac cinste ştiinţei mondiale, printr'o curajoasă concepţie practică şi ştiinţifică, au colaborat planurile de cucerire şi înfrângere a uriaşelor fluvii din U.R.S.S.

Opera acestor savanţi şi specialişti sovietici — printre care citäm pe **Krijanovski** pentru problemele energiei hidro-electrice şi pe **Nicolski** pentru problemele compensărilor volumu'ui de ape între diversele bazine ale fluviilor, — opera acestor savanţi şi specialişti sovietici este demnă de admirat pentru temeinicia ştiinţifică a ei, pentru curajul inovator al concepţiei sale, pentru grandioasele proporţii de ansamblu ale ei, precum şi pentru valoarea de ordin practic ce ea reprezintă.

Pe harta de studiu a conducerii şi savanţilor sovietici, fluviile, lacurile şi mările ce brăzdează sau se află în cuprinsul economiei lor naţionale, au constituit un singur organism viu, un sistem circulator unitar, prin care energia creatoare a apelor comunica înainte în mod imperfect şi nu îndeajuns de concordant cu nevoile acelei economii, — dar, după concepţia conducerii şi ştiinţei sovietice, acest organism unitar al apelor, răsfirat pe întreg cuprinsul continentului U.R.S.S., trebue să constitue un sistem circulator perfect încadrat în funcţiunile de fecundare ale economiei sovietice, aşa cum sângele întreţine viaţa şi energia umană, prin revărsarea şi circuitul lui în organism, prin mijlocirea unui sistem integral de circulaţie.

Apele fluviilor, ale lacurilor, ale mărilor închise în cuprinsul continentului U.R.S.S., constituite în sistem unitar de alimentare, îşi vor revărsa energia şi puterea lor binefăcătoare, pe întinsul deşerturilor şi al stepelor uscate, pentru a le transforma în regiuni constant productive, fără ca să se primejduiască, prin lipsa acestui volum de ape astfel folosite pe uscatul stepelor, celelalte funcţiuni de seamă ale apelor cum ar fi menţinerea debitului necesar pentru piscicultură, întreţinerea umidităţii generale, desvoltarea producţiei hidro-electrice, sporirea transporturilor fluviale, etc.

Fluviile îşi vor împrumuta şi îşi vor lega apele între ele, în aşa mod, încât volumul de apă pierdut pentru necesităţile irigaţiunilor, într'o anumită zonă geografică, să fie compensat prin alimentare cu ape din alte zone geografice unde există prisos ce se varsă, fără utilitate, în mările periferice.

In acest capitol expunem datele, mai de seamă, mai caracteristice, numai cu o privire la utilizarea potenţialului cursurilor de apă, pentru transporturi.

Sub acest raport, situaţiunea în U.R.S.S., se înfăţişa precum urmează :

Flota fluvială rusă însuma, în 1913, cifra de 13,4 mil. tone. Uzajul şi distrugerile din timpul războiului, cum şi din epoca războiului civil, din primii ani următori Revoluţiei din Octombrie 1917, au determinat o adâncă scădere a numitului tonaj, coborît la 3,05 mil. tone, în 1929.

Traficul fluvial s'a afirmat însă, cu o vădită creştere, în perioada după aplicarea planurilor cincinale, înregistrând o sporire cu începere din epoca primului Plan, după ce în intervalul dela 1913 la 1928 se produsese o scădere a lui.

Cel de al doilea obiectiv, care era şi cel mai precumpănitor, acela al legării, prin canaluri, a marilor fluvii interioare, pentru a se stabili o comunicaţie directă între mările de Nord şi cele de Sud, ale Uniunii Sovietice europene, — acest principal obiectiv era şi cel mai greu de atins, deoarece el reclama considerabile concentrări de investiţii şi manoperă.

Totuşi, factorul cel mai rezistent, cu care trebuia să lupte executarea acestor uriaşe lucrări era Timpul.

Acesta a constituit singura şi reala greutate ce a stat în calea acestei opere considerabile, şi cu care a intrat în luptă energia şi dârzenia omului, în U.R.S.S.

Cu privire la importanţa acestor lucrări, d. V. Molotov, în Raportul său din Martie 1939, către cel de al XVIII-lea Congres al P.C. din U.R.S.S., spune următoarele :

„Importanţa transporturilor pe apă va creşte considerabil, în perioada celui de al II-lea Plan cincinal. Numărul căilor de transport pe apă, este în creştere. In primul an al celui de al II-lea Plan cincinal, construcţia canalului „Stalin", dela Marea Albă la Marea Baltică, cu o lungime de 227 km. va fi completată. Lucrări au şi început şi sunt pe cale a fi intensificate, pentru construcţia canalului Volga-Moscova, cu o lungime de 127 km., şi va transforma capitala Uniunii Sovietice într'un port, cu intrarea celor mai mari vase fluviale. In sfârşit, în cursul perioadei celui de al II-lea Plan cincinal, va fi construit şi canalul Volga-Don, lung de 100 km.

„Construcţia acestor noui canaluri, legând Marea Albă cu Marea Baltică, Marea Baltică cu Marea Neagră şi Moscova cu Volga, precum şi extinderaea actualului sistem de canaluri (sistemul Marinsk şi râul Moscova), vor crea un sistem unitar de transport pe apă, pentru întreaga regiune europeană a Uniunii Sovietelor".

Harta arată, în mod sistematic numai figura aproximativă a sistemului unitar de navigaţie fluvială, destinat de lege, prin arterele lui principale, mările Nordului cu cele ale Sudului, din Uniunea Sovietică europeană, precum şi regiunile centrale, ale a-

cesteia, cu cele două zone maritime de respiraţie economică exteriocară, — pentru a se avea astfel, o imagine aproximativă a potenţialului şi însemnătăţii economice, reprezentate prin sistemul unitar de navigaţie fluvială mai sus expus.

In această hartă figurează schematic următoarele canaluri :

a) „Sistemul Marinsk", ce face legătura între Marea Baltică şi Volga, pe la Sudul lacurilor Ladoga şi Onega, iar dela acestea către Ribinsk, pe Volga. Nu sunt reprezentate şi legăturile ce se fac la Volga, cu Marea Baltică, prin canalul dela Tichvin şi prin cel dela Vişnii-Volociok.

„Sistemul Marinsk" a fost construit la începutul veacului al XIX-lea, permiţând transporturile de maximum 600 tone. Prin lucrările de transformare proectate, el va fi în măsură să primească vase de 10—12.000 tone.

b) „Bielomor-canal", — canalul care leagă Marea Albă de Marea Baltică, pornind dela portuul Sorosk, pe Marea Albă şi coborând apoi, până la portul Povieneţ, pe lacul Onega, pentru a ieşi prin partea inferioară a numitului lac, pe sistemul Marinsk, până la Marea Baltică.

Acelaşi canal face, de asemenea, legătura între Mareà Albă şi Volga, prin sistemul Marinsk, dela ieşirea sudică a lacului Ladoga, până la Ribinsk pe Volga.

Astfel, Marea Albă este legată cu Marea Baltică, şi ambele cu Marea Caspică, prin Volga ;

c) Pentru comunicarea acestor trei Mări de mai sus cu Marea Neagră, s'a proiectat, precum am arătat mai sus, canàlul de legătură între Volga şi Don, de 100 km. lungime. In modul acesta, se desăvârşea unirea celor patru mări : Marea Albă, Marea Baltică, Marea Caspică şi Marea Neagră, prin mijlocirea sistemului reţelei interne de fluvii şi canale comunicante, mai sus descris ;

d) Mai era însă necesară încă o conjuncţiune a celor patru mări periferice, mai sus numite, anume aceea cu Capitala, cu „Moscova.

Pentru acest scop, cel de al II-lea Plan cincinal prevăzuse construcţia canalului dintre râul Moscova şi Volga, de 127 km. lungime, care aducea astfel Capitala, oraşul Moscova, pe Volga şi de pe Volga, la oricare dintre cele patru mări menţionate.

In acest mod se rezolva, nu o chestiune de orgoliu, sau de centralism administrativ, ci de primordială importanţă economică.

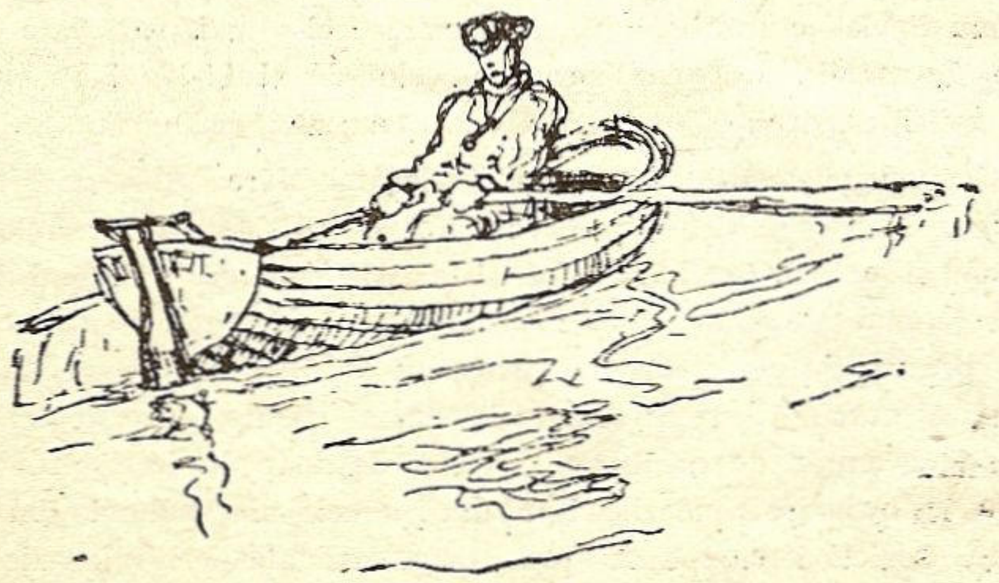
Din complexul de vase comunicante, mai sus menţionat, ale reţelei de canaluri, singur canalul Volga-Don a rămas în stare de proiect. Toate celelalte au fost executate şi intrate în funcţiune.

Astfel, navigaţia fluvială sovietică, după progresele specificate la paginile precedente, pe care le realizase ca sistem de comunicaţie, pe căile naturale, şi-a mai întregit reţeaua şi prin căile tehnice, de legătură şi transport, ale canalurilor, care desăvârşeau, astfel, unitatea de conjucţiune, pe apă, între toate sectoarele economice ale regiunii europene din U.R.S.S.

Programul de activitate şi organizare, aşezat astfel cà obiectiv de atins, pentru navigaţia fluvială, deschidea perspective de refacere şi desvoltare, osebit de însemnate, pentru acest sistem de comunicaţie.

In acest fel, lupta omului, împotriva spaţiului, aducea şi pe acest tărâm, importante cuceriri, în U.R.S.S., punând în contact, legând între ele şi apropiind, unificând chiar economiceşte, regiuni situate la mii de km. distanţă unele de altele.

(In numărul viitor : „Lupta pe sectorul navigaţiei maritime")



Amurg sufletesc

A plâns azi noapte nemurirea
Cu valul mării furtunatic,
Şi-am înţeles : şi-a plâns iubirea
Un vis ce moare singuratic.

Pe'nsângerate căi mă poartă
Durerea nopţilor cu stele,
Şi nu-mi rămâne nici o poartă
Ca să mai merg de-acum spre ele.

Ca o cădere'n van de ape,
In vijelie de suspine,
Durerile au prins să sape
Mormânt visărilor senine.

Şi strunele tăcerii cântă
Cum nu cântat-au niciodată,
Şi marea'n valuri se frământă
Cu sfâşierile-mi deodată.

Adio cântecelor mele !
Adio clipelor de pace !
Călăul nopţilor rebele
Pumnalele şi le desface.

Adio ! iată vorba mare,
Al cărei grai de-amărăciune
E fără de ecou şi n'are
Nici plâns duios de rugăciune ;

Invăluită'n sură haină,
Neant al golurilor sorţii,
Nu poartă'n ea nici sfânta taină
Ce aureşte gândul morţii.

Adio ! moare astăzi visul !
Pe drum, o umbră îl petrece, —
Rămâne'n urma lui abisul,
Şi'n trupu-mi cald un suflet rece !

Ştefan Şoimescu

Creste de val

Te simt în nervii mei furtună,
Cu tine eu mă lupt de mult ;
Atunci când fulgeră şi tună
Şi când pe mare e tumult. —

*
* *

Atunci când nava dă o bandă,
Şi pare c'a rămas în ea,
Când valul sare pe comandă,
S'a potolit furtuna mea.

*
* *

Atunci mă liniştesc de-odată,
Şi fără teamă îţi ţiu piept ;
Pe cârmă mâne mi-e sudată,
Şi la compas ţiu drumul drept.

C-dor St. Verbiceanu

Noţiuni despre tonaj

de Ing. Insp. G-ral I. D. GHICA

Tona şi tonaj sunt termeni cari se întâlnesc mereu în comerţul maritim, când e vorba de mărfuri sau de vase de orice fel, fie ele de marfă, de pasageri sau chiar de răsboi sau de plăcere (yachturi), etc.

Această noţiune este întrebuinţată fie pentru a compara dimensia vaselor între ele, dacă sunt sau nu de acelaş tip ; sau pentru a determina taxele fiscale, de port, de pilot, de far, etc., care trebuesc plătite de proprietarul lor pentru utilizarea lor. Tonajul mai serveşte şi pentru a avea un punct de plecare la proectarea unui vas nou cu anume particularităţi în raport cu altele cunoscute.

De oarece foarte mulţi, în special acei care nu sunt direct în contact cu chestiunile maritime, sunt surprinşi de faptul că noţiunea de tonă le pare a indica când un volum când o greutate şi că chiar un acelaş vas poate fi menţionat în diferite locuri cu tonaje diferite şi că, nici una cu corespunde cu marfa încărcată ; m'am gândit să caut să lămuresc ce este tonajul, şi sper că voi reuşi în aceste câteva rânduri să pot clarifica, ceeace pentru unii pare a fi un mister, fără a intra în prea multe detalii tehnice, această măsură.

Tonele sunt de fapt de diferite feluri şi pot reprezenta o greutate sau un volum, acesta din urmă mai ales putând fi real sau chiar fictiv, după cum vom vedea mai jos, căci depinde de împrejurări.

Pentru a desluşi acestea mai bine, trebue făcut un mic istoric ca să putem vedea cum s'a ajuns la diferitele noţiuni :

Cele mai vechi documente engleze şi franceze pe care le avem (respectiv 1422 şi 1423), se referă la măsurători cu scop de a determina plăţi de taxe pentru vase încărcând butoae sau butii de vin (tonneaux sau tonnes în Franţa şi tuns în Anglia) sau căldări de cărbuni (chaldrons in Anglia). Aceste din urmă se încărcau în gabare (Keels) pe Tyne şi pe Wear. Butiile în chestie (tuns sau tonneaux) aveau o capacitate de cc. 252 galoane vechi engleze, măsură foarte elastică de oarece două galoane de proveniente diferite (ambele oficiale şi legale) par a fi prezentat deosebiri de volum până la 18% una de alta. Greutatea medie a conţinutului unui asemenea butoi era de 2240 libre engleze (avoirdupois), adică greuutatea unei tone engleze de astăzi (1016 kg.). Ţifra indicată ca tonă, pentru fisc, al gabarei era numărul de asemenea butoae cari se puteau aşeza în cala acelui vas. Aceste gabare semănau foarte mult cu mahonele actuale întrebuinţate pe Bosfor, ele erau puţin puntate la ambele extremităţi iar mijlocul forma o cală deschisă. Se măsura volumul interior al calei şi se calcula numărul de butoae ce putea încape în ea. De fapt cifra obţinută era proporţională cu un volum şi o greutate echivalentă fiind vorba de butoae de 2240 lb. conţinând fiecare 252 gal. de vin.

Acelaş lucru se întâmpla şi la ciamurile (keels) în cari se încărcau cărbuni în vrac la Newcastle. Aci scopul cifrei obţinute era de a fixa taxa la fisc de doi penny de fiecare „căldare" de cărbuni încărcată pe ciam ; cifra indica „portage"-ul vasului. O căldare (chaldron) conţinea 268 galoane (cc 1308,5 litri) care reprezenta pentru cărbuni foarte aproximativ aceiaşi greutate de 2240 lb. (adică o tonă) aşa că şi aci cifra obţinută era proporţională unui volum cu greutatea ei echivalentă de cărbuni.

La aceste ciamuri capacitatea constatată (în căldări) era însemnată pe corpul vasului, marcându-se tot odată şi linia de plutire corespunzătoare.

In 1694 se trece dela volum la greutatea directă, măsurându-se ceeace se chiamă astăzi „deadweight"-ul (D.wt.) cu singura deosebire că toată reprezintă greutatea utilă de încărcat ; pentru aceasta se încărca pe vas greutăţi de fontă până ce se afunda la linia de pluutire dorită care era însemnată prin batere de cue la centru, la pupă şi la provă, de ambele părţi a vasului ; se nota greutatea îmbarcată care se însemna şi ea, în tone (de 2240 lb) şi fracţiuni (1/4, 1/2, 3/4) ; ceeace ne dă iarăşi numărul de butoae de 2240 libre ce încăpeau în vas.

In perioada dintre secolul XIV şi XVII s'au întrebuinţat o sumedenie de reguli şi de formule pentru a facilita măsurătoarea fie a volumului fie a greutăţii încărcăturilor ce se puteau ambarca atât pe gabare cât şi pe corăbii şi vase cotiere unde se putea aplica ; scopul fiind de a stabili taxe la fisc sau dările la coroană („royalties"). Toate aceste formule erau empirice şi bazate pe tendinţa momentană de a considera greutatea sau volumul mărfurilor transportate ca o reprezentare mai justă a rentabilităţii unei nave. Ele erau rezultatul observaţiilor făcute asupra comportării formulelor anterioare la mahone şi ciamuri ; aceste formule nu au ajuns însă până la noi ; tot ce ştim este că pe la începutul sec. XVII s'au introdus formule pentru stabilirea aproximativă a greutăţii maxime ce s'ar putea încărca pe un vas prin măsurarea cubajului lui.

Prima lege trecută prin Parlamentul englez care să cuprindă o regulă aplicabilă vaselor de cabotaj şi de mare a fost făcută în 1694 dar abrogată peste doi ani, ea a fost :

$$\text{Tonajul } T = \frac{L \times B \times D}{94}$$

în care L este lungimea părţii drepte a chiliei („cât se întinde pe pământ");

B este lăţimea vasului la mijloc (măsurat între părţile interioare ale bordajelor);

D este adâncimea calei (dela scândura de sub chilia falsă până la faţa inferioară a punţei cele mai de sus până la care se încarcă marfa) ;

Cifra de 94 era un coeficient care transforma volumul măsurat în picioare cubice a paralelipipedului L.B.D. în tone greutate (de 2240 lb.) pentru anume mărfuri.

Această formulă a fost combătută ca fiind prea aproximativă şi că era mult mai simplu şi mai exact să se determine liniile de plutire a vasului, întâi descărcat şi apoi încărcat la maximum, şi să se facă diferenţa de deplasament între aceste două stări, ceeace ar da exact greutatea încărcată la bord, iarăşi „deadweight"-ul (D.wt.).

A urmat în anul 1719/20 o lege care avea de scop impiedecarea contrabandei de alcool, cu vase mici (sub 30 tone) permiţând un control rapid bazat pe o anume proporţie între adâncimea şi lăţimea vaselor, cari făceau acest transport ; pentru aceasta s'a introdus în locul lui B din formula precedentă D/2. Rezultatele au fost dezastruoase, pentru fisc, căci evident s'au construit numai decât vase mult mai largi în proporţie cu adâncimea lor.

Următoarea formulă legală a fost făcută la 1773 şi a rămas în vigoare până la 1825. De fapt a servit până mult mai târziu (oficial chiar în marina de răsboi engleză până în 1872), ea este cunoscută sub denumirea de „legea veche de tonaj al constructorilor" (B.O.M. Builder's old measurement tonnage). Având în vedere importanţa care a prezentat'o această lege şi faptul că a rămas în uz în Anglia ca termen de comparaţie între tonajul vaselor mult timp după introducerea metodelor mai exacte pentru determinarea lui, este interesant de a vedea cum s'a ajuns la formulă şi cum se aplica şi evada. De fapt nu diferă mult în principiu de cele două precedente, de oare ce avea de scop să exprime în mod aproximativ greutatea de încărcare a unui vas prin măsurare de volume.

Când s'a votat legea, se considera că, greutatea încărcată era cea mai dreaptă expresie a puterei de câştig a unui vas, cu alte cuvinte, că era considerat că rentabiltatea unui vas era proporţională cu greutatea transportată. Formula fiind empirică a dat bine înţeles, loc, şi ea la încercări de a spori greutatea efectivă încărcată faţă de cifra obţinută din formulă prin schimbarea ra-

porturilor dintre dimensiunile vasului tip, de oare ce în formulă nu intra decât L şi B cu coeficienţi speciali.

Formula pentru tonaj B.O.M. era :

$$T = \frac{(L - {}^{3}/_{5}\,B) \times B \times {}^{1}/_{2}\,B}{94}$$

în care vedem că L a fost înlocuit cu $(L - {}^{3}/_{5}\,B)$ şi D cu $({}^{1}/_{2}\,B)$. Dimensiunile erau măsurate astfel :

Lungimea L era măsurată în lungul nut-ului chilei dela partea din'napoi a etamboului până la partea din'nainte a etravei ; ea nu se putea face cu vasul plutind dar pentru a compensa neegalitatea lungimei C D cu A B, de pe figură, s'a adaogat o lungime fixă pentru a compensa înclinarea etamboului şi al etravei. Consecinţa, a fost că s'a exagerat aceste inclinări aşa că volumul obţinut la măsurătoare era mult mai mic decât încărcătura posibilă a vasului. După un timp s'a impus că etamboul trebuia să aibă o inclinare de ¼.

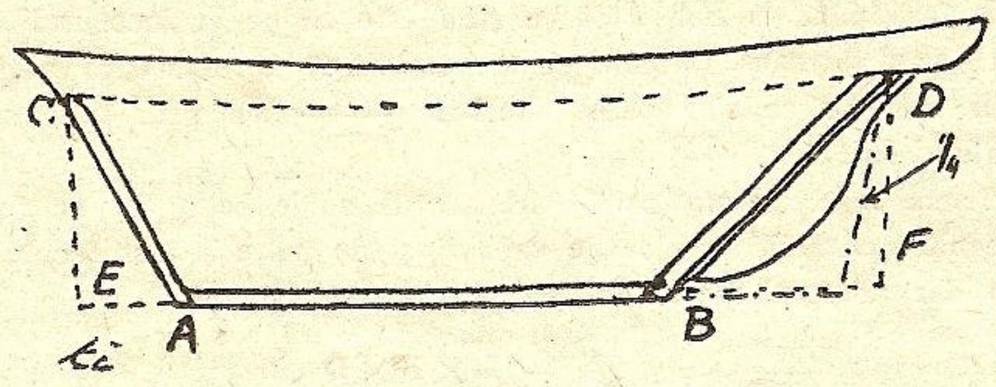


Fig. 1.

Prin1819 s'a admis un scăzământ din lungime pentru camera căldărei, etc.

Lărgimea B era măsurată din exterior în exteriorul celui mai eşit bordaj din partea cea mai lată a vasului (exceptând piesa dublantă suplimentară de apărare la cheu). Pe urmă pentru a obţine pe B „pentru tonaj" se scădea dela 3—11 inch. (8—27 cm.) după dimensia vasului, pentru a ţine cont de volumul gutierelor de întărire introduse pe la linie de plutire : la vase metalice nu se făcea nici o corecţiune.

Intre anii 1821 şi 1853 s'au făcut mai multe legi, toate bazate iarăşi pe formule empirice, în cari s'au introdus corecturi pentru vase cu aburi, toate dând loc la evadări cu scopul de a obţine o cifră cât mai mică de tonaj, fără a micşora greutatea transportată. In acest interval toate formulele dădeau tonajul în greutate încărcată (Deadweight).

La 1854 Dl. Moorsome susţinând ideia că freturile cele mai uzuale şi rentabile erau cele voluminoase şi cari prin urmare umpleau calele înainte ca vasul să fi ajuns la linia de plutire maximă, fixată de regulamente, a propus ca tonajul vaselor să fie exprimat în tone de volum ca reprezentând o mai exactă proporţionalitate a puterei de câştig, adică, a rentabilităţei vasului în exploatare. Această expunere a condus la legea din 1854, care a fost apoi confirmată prin cea dela 1881 după bunele rezultate ale precedentei. Această lege, baza ca şi astăzi, tonajul pe volumul total real al spaţiilor închise din interiorul vaselor calculate în unităţi de 100 de picioare cubice (2.83 m. c.) ca exprimând tonajul vasului.

Aceasta este şi astăzi măsura tonajului de registru brut al vaselor şi formează baza pentru calculul tonajelor tuturor bastimentelor de orice natură, pasagere, mărfuri, mixte, etc. Din acest volum real se obţine cifra tonajului de registru net prin sustragere de mai multe volume iarăşi reale, pentru diferite încăperi întrebuinţate numai pentru navigaţia vasului şi locuinţa echipajului reglementar, provizii, etc., precum şi o serie de volume admise să se scadă pentru diferite motive, pentru propulsiune şi combustibil, după tipul şi puterea vasului unde se acordă o proporţie din volumul vasului fără a ţine cont de adevăratul spaţiu ocupat de acele locuri, aşa că ajungem la un volum oarecum fictiv dar cu pretenţia de a fi proporţional cu veniturile ce le poate aduce vasul în exploatare şi după care să se plătească taxele de port, pilotaj, far şi altele precum şi fiscul. Sunt citate exemple unde se ajunge la scăzăminte mai mari decât volumul brut iniţial, aşa că s'ar ajunge la un tonaj negativ, cum este cazul cu unele remorchere ; astfel de vase de servitudine, însă, plătesc taxe după alte norme.

Unele porturi, unde există lucrări speciale, sau canale maritime fixează taxele lor de port, sau de trecere, adoptând alte cifre decât tonajul de registru net, admiţând scăzăminte de volum mai mici din volumul total (brut) al vaselor. Se obţine astfel tonajul pentru Suez, pentru Dunăre, etc., care nu serveşte decât pentru fixarea taxei de trecere prin Canalul Suez, intrarea în Dunăre pe la Sulina,etc.

Ar fi prea luung să intrăm în detaliile acestor reduceri cari diferă puţin dela ţară la ţară. In general cifra obţinută după regulele engleze dela B.O.T. (Board of Trade, adică Ministerul de Comerţ englez) sunt admise, după convenţii, ca valabile pentru plata taxelor de port, etc., în toate porturile din lume.

Tot prin 1881 (când se confirma legea pe principiul lui Moorsome)) s'a propus stabilirea tonajului pentru taxe pe principiul greutăţii ce se putea încărca la bord cu vasul adus la linia de plutire maximă, adică după „Deadweight"-ul vasului.

Acest principiu a fost în special susţinut de Dl. Waymouth ca exprimând atunci mai exact proporţionalitatea între rentabilitatea diferitelor vase ; aceasta din cauză că multe mărfuri uşoare prin presare nu mai erau voluminoase (bumbac, etc.). Principiul era bun dar nefiind nici o relaţie simplă sau constantă între rezultatul celor două măsurători era foarte greu de a trece dela un sistem la altul. Ca termen de comparaţie între dimensiile a două vase de marfă, cifra dată de Deadweight era foarte bună şi se uzitează şi astăzi din ce în ce mai mult dar nu serveşte decât pentru comparaţia între vase de marfă de acelaş tip. Ca exemplu, să citez două cargoboat-uri unul cu mai mult ca dublu tonajul celuilalt cari au rapoarte foarte puţin diferite între tonajul deadweight şi cel net : B are 2,2 şi C 2,5 cu toate că sunt construite la 17 ani interval. Un vas postal de viteză medie D are raportul 1.32 iar unul de viteză foarte mare T are 0,57, ca raport între cele două tonaje (exemplele sunt luate din fosta flotă S.M.R.).

Prin Deadweight (Dwt) se înţelege greutatea ce trebue încărcată într'un vas, combustibilul, proviziile, apa, echipaj. etc., ca să-l facă să se afunde dela semnele indicând vasul gol (determinat în anume condiţiuni) până la semnul de maximă imersiune ce o permite siguranţa vasului în navigaţie (de asemenea determinat după reguli speciale). Aşa că Dwt. este o diferenţă între două deplasamente a vasului şi se măsoară în tone engleze de greutate (1,016 kg.). In Franţa şi ţările metrice în general se indică şi în tone de 1000 kg. însă specificându-se că sunt tone metrice sau Tonneaux, pentru a evita confuzia.

In rezumat, astăzi, tonajul şi tona reprezintă un volum dacă nu se specifică alt fel, ele pot reprezenta volume, în unităţi de 100 picioare cubice (2,83 m.c.) când e vorba de tonaj de registru brut sau un voluum de dimensie neterminată când e vorba de tonaj de registru net, care se consideră azi că reprezintă o cifră proporţională cu rentabilitatea unei nave. Nici această măsură nu este fără incovenient de oarece chiar printr'o aplicare strictă „ad literam" a scăzămintelor, un constructor abil poate obţine un tonaj de registru net mult mai mic faţă de greutatea încărcată, de cât un constructor mai puţin dibaci, amenajând, aşa zise, „deschizături pentru tonaj", pentru ca locuri de fapt încihse să fie trecute ca deschise, şi prin urmare să nu intre în socoteala tonajului net. Aşa, la două vase de acelaş tip (mixte amândouă) raportul între „deadweight" şi tona netă este de 1.8 la D şi de 3.4 la S ; adică S. care este un vas modern, unde s'a ţinut seamă de toate posibilităţile de evadare şi poate transporta o greutate aproape dublă de marfă pentru plata aceloraşi taxe de port decât D.

Ca spaţiu tona greutate, bine înţeles, poate ocupa orice volum unitar; de fapt dela cc. 20 picioare cubice pe tonă la 65 sau 75 şi cihar mai mult după cum vasele sunt destinate a transporta minereuri grele, cărbuni sau cereale, cherestea, bumbac, fructe proaspete, etc.

Pentru mărfuri generale, mai există şi aşa zisa „tonă de încărcământ" („tonne de chargement" pe franţuzeşte şi „freigt ton"

pe englezeşte). Ea are 45 picioare cubice (1.27 m.c.) la tonă, ceeace e aprox. 800 kg. de metru cub. Nu prea e uzitată decât pentru comparaţii brute, de oarece fie care interesat îşi face socoteala încărcământului după volumul şi greutatea reală a mărfurilor în vedere.

La transportuul cerealelor navlurile se plătesc şi angajamentele se fac pe tone „unităţi" („units") care ţin cont de densitatea lor (greutatea hectolitrică). La cerealele zise grele (grâu, porumb, mazăre, fasole, meiu, etc.) tona unitate este normală adică de 1016 kg., iar pentru cele uşoare (secară, orz, ovăz, etc.) tona are dela 1006 kg. la 725 kg., după densitatea cerealelor.

La încărcarea unui vas de mărfuri generale trebue multă practică ca să se poată ţine cont atât de volumul disponibil cât şi de greutăţile diferitelor elemente din care se compune caricul, aşa în cât să se utilizeze cât mai bine volumul calelor, pentru ca vasul să ajungă odată şi la limita de încărcare a lui ; mai ales ca să nu fie nevoe să se refuze din mărfurile uşoare cari sunt de obicei şi cele mai rentabile, adică cu navluri mai bune ; pe de altă parte trebuesc stivate mărfurile de diferite densităţi la înălţimi deosebite în cale, aşa ca centrul de greutate al vasului să rămâe între limite cât mai apropiate de cel al vasului cu încărcământul omogen pentru care a fost proectat, aşa ca să prezinte o stabilitate confortabilă şi sigură pe orice vreme ; asemenea trebue să aibă o asietă potrivită pentru navigaţie, care se corectează de obiceiu în drum cu balastul din dublu fund, pe măsura consumaţiei combustibilului, etc. De oarece în „Deadweight" intră tot ce se încarcă în vas, combustibil, provizii, etc., rezultă că acelaş vas, când face un voiaj scurt, poate lua mai multă marfă, având nevoe de combustibil şi provizii mai puţine, iar pentru un drum f. lung, se sacrifică şi din spaţiul destinat mărfurilor ,pentru a lua combustibil mai mult ; afară de cazul când se preferă a lua combustibil în drum, dacă e mai ieftin ca navlul perdut pentru marfă. Aşa că un acelaş vas cu un tonaj dat poate, după lungimea voiajului, încărca cantităţi foarte diferite de mărfuri utile.

Din cele spuse se vede că la utilizarea unui vas în mod comercial, avem de jonglat cu două noţiuni, **volumul** şi **greutatea** încărcămintelor, în limita cărora trebue să ne ţinem, dar că elementul de care trebue să ţinem mereu cont, este **volumul**, el fiind baza de calcul pentru toate încărcămintele de vase ; de aceea a fost admis în toate ţările ca tonajul vaselor să fie dat în unităţi de **volum**, şi nu de greutate, şi că după volum să se plătească taxe, etc.

La vase de războiu, de luptă, nu se consideră decât deplasamentul care se dă, pentru comparaţie între diferite unităţi, cu vasele în situaţia de luptă, adică cu tot armamentul, muniţiile, provizii, combustibil, echipaj, etc., la bord. La cele de transport se ia tonajul brut şi net ca şi la vasele de comerţ de oarece încarcă şi fac transporturi ca şi ele în diferite porturi de aprovizionare.

Determinarea unui tonaj pentru yachturi este necesitat de taxele de plătit la fisc şi pentru clasificarea lor la diferite concursuri nautice, precum şi pentru a avea un termen de comparaţie între ele. Astăzi pentru a compara dimensia yachturilor între ele se întrebuinţează mai mult deplasamentul cu vasul armat pentru curse sau croasieră, în principiu ca la vasele de răsboi. Pentru fisc, baza este tonajul net, adică deducând din volumul total închis al lui din care s'a scăzut volumele ocupate de încăperile destinate navigaţiei, păstrarea velelor, locuinţa echipajului, a proviziilor, motor eventual, etc., după anumite norme. Pentru clasificarea la curse sunt aplicate diferite formule, unde intră şi suprafaţa velelor.

Anglia şi Statele Unite au fost principalele ţări cari s'au ocupat cu fixarea tonajului yachturilor de curse şi de agrement sau croisiere. Iată un mic istoric :

Până la 1880 se întrebuinţa numai o formulă zisă „Regula Tamisei" sub una din formele ei tip $\frac{(L - B) \times B \times B/2}{94}$

(L şi B) fiind lungimea şi lăţimea vasului în picioare engleze măsurate după anume norme. Toate conduceau la forme exagerate de vase, într'un sens sau altul, pentru a obţine cifra mai mică, pentru a plăti taxe mai mici la fisc şi pe de altă parte a obţine viteze mai mari la curse, cu o clasificare mai inferioară.

In formula desvoltată nu intră decât două dimensii, lungimea la puterea întâi şi lăţimea la cub, tendinţa a fost să se facă vase din ce în ce mai înguste cu un pescaj mare, care convenea pentru desfăşurarea unei velaturi exagerate contrabalansată cu o chilă f. adâncă. Pentru a evita acest incovenient s'a adoptat un alt principiu, s'a introdus în locul lăţimei B suprafaţa de velatură cu formula :

$$T = \frac{L \times S^2}{6000}$$

L fiind lungimea la linia de plutire şi S suprafaţa velelor, toate în picioare engleze.

Pe la 1892, diferitele cluburi intrebuinţau pentru vasele înscrise la ei pentru clasificare la curse, formulele lor ; pentru fisc a început să se aplice tonajul net ca la vasele de comerţ.

Printre reguli mai vechi putem cita, că pe la 1874 două cluburi de pe Tamisa au adoptat formula :

$$T = \frac{L \times B \times H}{200}$$

H fiind înălţimea totală dela chilă la partea de sus a copastiei (adică cuprindea şi francbordul) ; s'a ajuns cu această formulă la vase aproape fără francbord.

Cluburi în America (U.S.A.) au introdus formulele :

$$T = \frac{L + \sqrt{S}}{2} \quad \text{şi} \quad T = \frac{(L + 2) + \sqrt{S}}{3}$$

In cale L şi S sunt lungimile la plutire şi suprafeţele velelor în picioare. Formule evident empirice cari au fost în uz mult timp însă. Tot pe la 1892 Uniunea yachtului Francez, a introdus o formulă mai uşor de aplicat la yachturi, fără a le divulga formele, dar totuşi empirică. Dimensiunile sunt metrice.

P. înseamnă perimetrul măsurat cu lanţul în partea cea mai lată (sau unde perimentrul este mai lung) cuprinzând şi lăţimea punţei :

$$T = \frac{(L - P/4)\, P \times \sqrt{S}}{130}$$

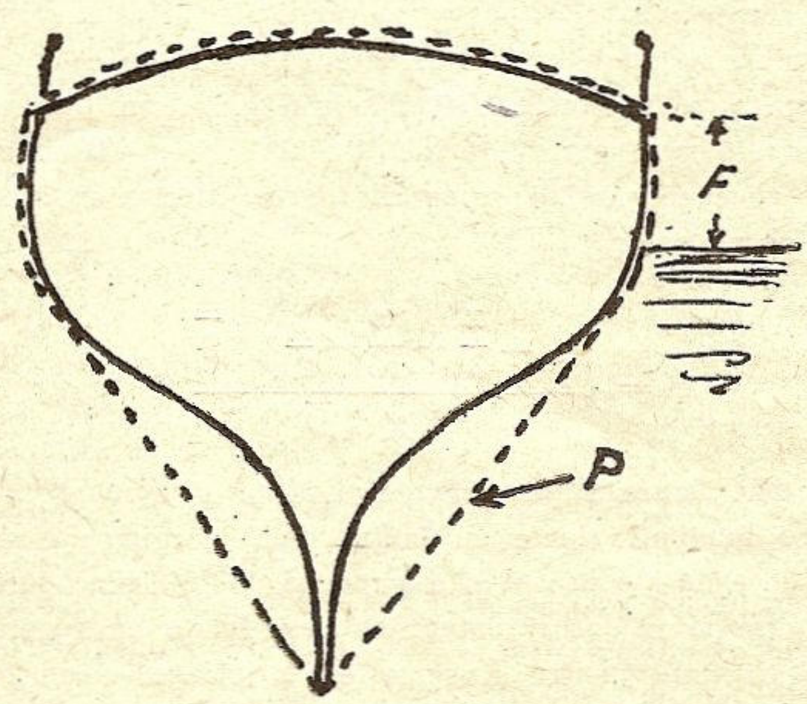


Fig. 2.

După ultimele reguli internaţionale din 1935 cari trebuiau să rămână în vigoare până în 1939, formula de clasificare pentru curse ar fi de forma :

(Rating) $$R = \frac{L + d/2 + \sqrt{S} - F}{2.37}$$

dimensiunile exprimate în unităţi liniare (metrice sau picioare engleze)), avem două dimensiuni noui : d este diferenţa de lungime între conturul luat cu lanţul şi cel real (cum ar fi cel punctat de cel plin din figură) şi F care este francbordul. Toate aceste dimensiuni sunt determinate după anume norme foarte exact precizate şi însemnate pe corpul vasului, pe punte sau pe catarg după

GLASUL PRESEI

Amiralul Ţânţorilor

de Al. Bilciuresen

Descoperirea Americei n'a fost decât un simplu accident. Toţi navigatorii îndrăsneţi ai secolului al 15-lea căutau un drum nou spre Indii.

Această expresie e vagă — spune **David Saville Muzzey** — deoarece ea cuprinde nu numai India propriu zisă, ci şi China, Japonia şi celelalte ţări ale extremului Orient.

Din aceste ţinuturi, Europa occidentală îşi procura de secole atât articolele folositoare, cât şi cele de lux, graţie caravanelor ce plecau din Asia centrală către Golful Persic şi Marea Neagră, atingând ţărmurile peninsulei Arabice până spre Marea Roşie, cu cămilele încărcate de juvaeruri, covoare mătăsuri, mirodenii, parfumuri, esenţe şi porcelanuri.

Aceste caravane îşi depuneau mărfurile în porturile Mării Negre şi Mediteranei, mărfuri ce plecau apoi, pe nave veneţiene şi genoveze, spre iarmarocurile Europei meridionale.

In secolul al 14-lea, Turcii osmanlii, musulmanii agresivi şi fanatici, cari nutreau planuri de a goni pe creştini din Asia şi de a se stabili în Europa, s'au hotărât să pue piedici negustorilor din Orient.

In consecinţă, ei capturară Constantinopol în 1453 şi, încetul cu încetul, goniră pe creştini din Siria, Asia Minoră şi Insulele mării Egee.

Aceste războaie care închiseseră vaselor europene Mediterana Orietală, au silit pe negustorii veneţieni şi genovezi să caute drumuri noui spre regiunile Indiilor.

Sub impulsul acestui imperativ, studiile geografice şi ştiinţa navigaţiei progresară considerabil în secolul al 15-lea. Sute de hărţi marine au fost întocmite de specialiştii italieni şi portughezi. Intre 1472 şi 1492 au fost publicate şase ediţii succesive ale „Geografiei" lui Ptolomeu, lucrare scrisă în anul 150 înainte de Christos dar care rămăsese studiul clasic al configuraţiei Europei, Asiei şi Africei.

Busola şi astrolabul au fost perfecţionate. Deasemenea s'au construit nave capabile de a înfrunta furia vântului şi puterea valului oceanic. In fine, încă înainte de sfârşitul veacului al XV-lea, navigatorii portughezi trecuseră cu 1500 de km. în inima necunoscută a Atlanticului, coborând totdeodată coasta occidentală a Africei.

Iar dacă Bartolomeu Diaz care în 1486 dublase Capul Bunei Speranţe, nu s'ar fi izbit de refuzul echipajului său, ar fi debarcat — fără îndoială — după trecerea Oceanului Indian, în insulele Orientului şi în marile cetăţi ale imperiului chinezesc.

Dar costisitoarele expediţii ale lui Cristofor Columb nu aduseseră nici un beneficiu material regelui Ferdinand, care, spre deosebire de romantica Isabela nu aprecia decât rezultatele practice. De aceea nouri ameninţători se adunau deasupra capului exploratorului.

In timp ce navele amiralului atingeau ţărmurile pestilenţiale ale Americii de Sud, navigatorul portughez Vasco de Gama, dublând Capul Bunei Speranţe, aduce din adevăratele Indii aur, mirodenii şi mătăsuri.

Gloria navigatorului portugehz — care avea să fie cântată cu atâta patos de Camoens în „Lustadele" — a umplut de gelozie inima suveranilor spanioli.

De această împrejurare, se folosiră duşmanii lui Columb, poreclindu-l „amiralul ţânţarilor" care a descoperit pământuri pline de deziluzii unde gentilomii castilani şi-au găsit mormântul".

(Era nouă)

In abisurile mării

de Al. Bilciurescu

Celebrul ziarist americon Quentin Reynolds, într'un extrem de interesant articol, ne face să pătrundem în interiorul submarinelor moderne. Acolo tehnica se înfrăţeşte cu luxul, confortul cu precizia şi agreabilul cu utilul.

Odinioară când un tânăr se angaja în marină, întreaga familie îi bocea soarta, considerându-l pierdut pentru totdeauna. Din această cauză, se găseau foarte greu voluntari pentru acest serviciu. Dar dacă cineva avea fantezia să se angajeze pe un submarin putea fi socotit drept un erou, atât de grele erau condiţiile de trai pe acea navă a adâncurilor.

Astăzi, însă, vremurile s'au schimbat :

Atmosfera — afirmă ziaristul american — este proaspătă şi tot atât de agreabilă ca într'un salon, poate chiar mai agreabilă, deoarece submarinul are aer condiţinat şi lâmpi cu raze ultraviolete pentru băi de soare, artificiale.

Salariile marinarilor sunt cu cincicinzeci la sută superioare celorlalte salarii ale soldaţilor din alte arme.

Indiferent de vârsta lor, soldaţii de pe submarine sunt nişte oameni maturi, oameni cu experienţă, trecuţi printr'un antrenament special, înainte de a intra în acest serviciu. Treizeci la sută dintre candidaţi suunt respinşi, fiind consideraţi neapţi pentru această armă.

In clipa când mateloţii pun piciorul pentru prima oară pe un submarin, ei sunt înarmaţi cu multiple cunoştinţe practice ; ştiu că torpilele costă 12.000 dolari bucata şi că nu trebue să le risipească ; mai sunt familiarizaţi cu motoarele Diessel, cu navigaţia, radio-ul, electricitatea şi artileria ; au deci o serioasă pregătire.

In general, echipajul unui submarin american constitue un microcosm ; sunt 70d e marinari care trăesc împreună, dorm împreună, luptă împreună şi navigă împreună, uneori timp de câte-va luni, fără întrerupere.

---

menirea lor, aşa că să poată fi verificate oricând. Unele măsurători sunt specificate a fi efectuate cu vasul pe cală şi altele cu el plutind. Greutatea este obţinută prin calcularea deplasamentului în apa sărată sau prin cântărire directă la vase mai mici.

Când concură vase de categorii foarte diferite se întrebuinţează formula următoare :

$$R = \frac{\left(L + \frac{\alpha}{3} + \frac{\omega}{10} - \frac{F}{2}\right)\sqrt{S}}{5.5 \times \sqrt[3]{D}}$$

în care mai figurează coeficienţii α şi ω cari reprezintă diferenţele între lungimile luate cu lanţul dela margine la margine, pe sub părţile eşite ale provei şi a pupei şi dublul franc bordului după anume norm şi în locuri determinate şi fixate cu repere.

Cifra obţinută pentru R serveşte de intrare la un tablou care dă corecţiunea de timp cu care trebue înmulţit timpul real făcut de vas pe parcursul de cursă de concurenţi, la cari se aplică alte corecţiuni. Din tabloul de coeficienţi, vase cu R cuprins între 3 m. şi 20 m. corecţiunea ar fi cuprinsă între 0,69 şi 1,26.

Vase mici Yole, etc., între 5 m. şi 8,50 m. lungime la linia de plutire mai trebue, ca să poată lua parte la concursuri, să îndeplinească condiţia :

$$\frac{L\sqrt{S}}{\sqrt[3]{D}} \leq 2.8$$

precum şi alte condiţiuni de dimensie şi de greutate.

Cu aceasta termin expunerea de faţă, care o proectasem mult mai scurtă, cu speranţa că aşa cum am făcut'o va putea mai uşor lămuri pe mai mulţi în chestia destul de complexă a tonajelor.

Disciplina, iată comandamentul, iată legea ce trebue să domnească pe un submarin.

Căpitanul, este adevăratul părinte şi şef al echipajului. El nu trebue să fie prea sever, dar nici prea moale. Oamenii săi trebue să-l iubească şi să aibă în el o încredere nelimitată.

Din această pricină, căpitanii sunt „aleşi pe sprânceană". Un bun şef de sub-marin trebue ales cu prudenţă şi cu socoteală.

Din cele scrise de cunoscutul ziarist american. Çuentin Reynolds, cititorii noştri îşi pot da seama de modul cum se desfăşoară viaţa pe un submarin, acea navă care pătrunde în hăurile mărilor, părând un monstru marin ce-şi sperie fraţii, în clipa când spintecă valurile cu o extraordinară iuţeală.

Numai buna dispoziţie, confortul, lumina şi hrana abundentă pot păstra nealterat optimismul mateloţilor care, în fiece clipă, îşi riscă viaţa, combătând — în sfera lor de activitate — pentru binele patriei şi pentru triumful ei împotriva duşmanului.

(Era Nouă)

Marinarii, eroi fără cruce la căpătâi

de C-dor A. Negulescu

Dacă toţi marinarii sunt binecredincioşi, dela gâtul lor nelipsind iconiţa Sfântului Nicolae, iar în cabinuţa unora arzând chiar candela, — la mormântul lor, de cele mai multe ori, nu stă înfiptă o cruce ! Trupul lor se duce în abisul mărilor, ori e târât de năvala puhoaelor, iar sufletul, după o credinţă a marinarilor, stă adăpostit sub aripa unui goeland.

Eroul dela uscat are de luptat doar cu semenul său, devenit duşman, iar pământul îl sprijină, îl ajută, îl apără. Eroul mărilor e izolat, e ca într'o închisoare strâmtă, de unde nu poate eşi, nu se poate salva, căci moartea îl pândeşte din toate părţile.

Apa nu oferă luptătorului decât o prăpastie a cărei gură e gata să se deschidă şi să-l înghită. Aerul agitat dă naştere la furtuni care stânjenesc sforţările luptătorului sau îl împing spre moartea care caută să o evite. Focul e mai teribil pe apă decât la uscat ; el pune pe marinar în faţa unei duble orori : ori naufragiul ori pieirea în flăcări. Iar omul, semenul lui înverşunat, care-l înfruntă deasupra acestui mormânt de apă, unindu-şi tăriile mâniei lui cu acelea ale apei, ale vântului şi ale focului, stă la pândă.

Marinarul luptă şi moare nu numai în războaele ce trec în istorie, ci şi atunci când omenirea e în pace : războiul cu elementele şi în cel când caută să-şi salveze semenul în primejdie.

Marinarii noştrii, dela munte ori şes, porniţi, au dovedit că ştiu să moară marinăreşte, fie apărându-şi Dunărea şi Marea ce încing ţărişoara lor, fie înfruntând natura răsvrătită, pe tot cuprinsul mărilor şi oceanelor, în Atlantic ca şi în Pacific, în Mediterană, oriunde apa a oglindit pavilionul naţional.

Şi cum românul e bun la toate, marinarii noştri au căzut eroic şi la uscat ca infanterişti ori artilerişti şi în aer ca sburători neînfricaţi.

Să preţuim toate jertfele pe care ei le-au adus pe altarul Patriei, pe rugul de zări ale Dunării, mărilor şi oceanelor, aceşti modeşti eroi fără cruce la căpătâi.

(Glasul Luptătorilor)

Lângă Dunăre în vacanţă

de Gala Galaction

O ştiam din poveştile şi din visurile copilărici. Tata ne cânta un cântec cu Kira Kiralina. Şi acolo era vorba de „Din şi de Costandin fraţii Kirei, şerpii Dunării, hoţii Brăilei..'..' O ştiam din destăinuirile colegilor mei, copii din clasele primare cari fuseseră cu „al de taica", la scehlă, la Turnu, sus în carul, plin cu sacii de grâu... O ştiam din zvonul încă neogoit al marilor fapte militare, petrecute pe ţărmurile Dunării, în ajunul sosirii mele, în casa părintească.

O văzusem întâia oară, într'o zi de Iulie, din vaporaşul de serviciu dintre Turnu-Măgurele şi Nicopol, în ceasul unei mici excursii, dincolo de ţârmul înalt şi prăpăstios...

Dar, de data aceasta, veneam, — în vacanţa anului 1896 — că să mă odihnesc, lângă Dunăre, mai multe zile. Colegul meu Ioan M. Sterian, adormit anul trecut, un frate sufletesc vecinic pomenit, mă chema în familia lui, stabilită, în zilele acelea la Corabia...

Corabia, orăşel şi port la Dunăre... Localitate modestă şi covârşită în importanţă de atâtea şi atâtea oraşe şi porturi, depe ţărmul românesc al Dunării... Da, însă Corabia apărea, înaintea mea, la 17 ani, când ochii învestmântă lumea în văluri de mireasă şi când sufletul celui ursit să trăiască din miragii este infinit de proaspăt şi de receptiv.

Aşa se face că plantele exotice şi florile din cutare grădină a unor oameni bogaţi, din Corabia, nu s'au vestejit nici azi, în amintirea mea. Aşa se face că măreţele încovoeri ale Dunării, ostroavele ei copleşite de sălcii şi domolul ei potop de ape sure erau să reapară, peste ani de zile, în nuvela mea Gloria Constantini şi în alte rechemări, cu Dunărea, în zare... Aşa se face că spre Dunărea din anul 1896 erau să călătorească, de atunci încoace, atâtea pâraie de vis şi de literatură.

Aveam cu mine două cărţi de cetit, două romane, total antagonice între ele : **Salammbo** de Gustave Flaubert şi **Le Panthée** de Josephin Péladan... Aspra istorie şi divagaţia idealistă, realismul literar şi poezia siderală !...

Către care din aceste două împărăţii abstracte înclina alegerea mea, în anul acela ?... Dacă amintirea mea nu-mi spune azi nimic precis, trebue să cred că după citirea celor două cărţi rămăsesem în cumpănă.

Singurul început de răspuns plauzibil este o nuveletă pe care o scriam atunci, acolo la ţărmul Dunării. Este bucata literară cu care am debutat, intitulată ; **Pe terasă** şi apărută în **Adevărul Ilustrat**, din Octombrie 1896. Nuveleta e culeasă de pe lângă zidurile dărîmate ale romantismului din veacul trecut.

Eroul sfâşiat de moartea iubitei, povesteşte amicilor la o masă, banala şi dureroasa lui poveste. Nenorocirea l-a dislocat. A lăsat în urmă câmpia convingerilor plate, materialiste, şi se apropie de hotarul marilor întrebări metafizice... Aş zice, prin urmare, că brutalele splendori din **Salammbo** scădeau şi nu se învăluiau în vălurile durerilor mistice...

Ciocănind, zi după zi, la nuveleta mea, aşteptam cu nerăbdare ziarele cari veneau din Bucureşti. Indrăznisem să calc pragul ziarului **Adevărul** şi dădusem directorului — Constantin Mille, ocrotitorul tinerilor cu iluzii literare — o bucată pretenţioasă şi realistă intitulată : **Psichofiziologie.** Adevărul vestea regulat şi din vreme sumarul **Adevărului Ilustrat.** O lună întreagă, am aşteptat zadarnic...

Indulgent, Constantin Mille judecase bucata mea vrednică de tipar şi o dăduse zeţarului ca s'o aibă în vedere. Dar zeţarul o găsea prea lungă pentru **Adevărul Ilustrat şi o ţinea în carantină!...** Azi, îi sunt adânc recunoscător tovarăşului zeţar. Bucata **Psichofiziologie** nu era vrednică să vadă lumina tiparului.

Constatin Mille mi-a spus cu simplitate de ce n'a apărut această bucată care totuşi îi plăcuse...

Am luat-o şi am lăsat în locu-i nuveleta scrisă la Corabia, lângă Dunăre...

N'am uitat şi nu uit nuveleta **Pe terasă,** nu pentru firava ei însemnătate, ci pentru clipa şi gestul care mi-au destăinuit-o... Eram înaintea unei biserici şi un convoi funebru, cu cai albi şi cu draperii albe, pornise din faţa sfântului nocaş... Cineva, de tot tânăr, întrerupsese călătoria pământească şi lăsa căile pământului pentru ale veciniciei.

Priveam de departe, cu pălăria în mână. Şi, pe neaşteptate, văd lângă mine pe amicul meu Ion Theo, coleg proaspăt de uriaşe aspiraţii literare...

Simţisem din capul locului, eram încredinţat din ceasul când ne cunoscusem, că acest adolescent va fi într'o zi un titan al literaturii româneşti...

In clipa aceea, dominată de doliul cel alb, Ion Theo, a scos din sân o petală veştedă,... şi arătând spre convoiul care se depărta :

— Ea mi-a dat-o, acum trei zile...

(Dreptatea)

CĂRȚI ȘI REVISTE

de SCARLAT PREAJBĂ

■ PERSONALITATEA LUI MIHAI VITEAZUL, de colonel de Stat-major **D. Cantea** (1945, București ; 84 pag. text + 3 schițe) Bine că se mai întâlnesc condeie care să scrie și suflete care să încălzească mințile despre marea personalitate a lui Mihai - Viteazul, care a fost o mândrie a neamului românesc. Imbrățișând complexa personalitate a acestui voevod Valah, care a uimit lumea timpurilor dela apariția lui și până în prezent, dl. colonel Cantea se mărginește la o sinteză a tot ce a realizat omul, Domnul, ostașul și diplomatul. Figura marelui Voevod e prea cunoscută, căci a trecut de multe veacuri în legende, spre a mai fi nevoe să se insiste asupră-i.

E un studiu serios, alcătuit după citirea atâtor scrieri istorice, care luminează toate fețele legendarei figuri universal cunoscută. Fostul profesor al autorului, dl. colonel Marius Herescu, i-a precedat studiul cu o frumoasă prefață. Acum nu ne ocupăm, deocamdată, de studiul autorului, ci de ideile din prefață. Marele Voevod Valah «realizează legături politice cu Cazacii, Tătarii și Țarul Boris Gudunov, spre a paraliza pe Polonezi și pe Eremia Movilă, căci cucerirea Ardealului îl făcuse puternic și temut și provocase alianța lui Rudolf cu Polonezii și Turcii, aceștia din urmă temându-se chiar d posibilitatea unei pătrunderi la sud de Dunăre». (pag. 4). Mihai - Viteazul nu s'a lăsat târât de stăruințele din afară (ex. Mitropolitul din Târnova), « ci s'a manifestat numai pentru unirea Românilor sub un singur sceptru». (pag. 4). Marii cărturari din epoca aceea îl descriu în culori deosebit de accentuate numindu-l «al doilea Alexandru» (italianul Carlo Magno, în 1600) ; ca o «virtute eroică» (ungurul George Zadovschy) ; este asemănat cu «Aníbal al Cartaginezilor» (istoricul ardelean Gaspar Veres Boitimus)); «prin geniul și vitejia lui determină șirul împrejurărilor, concentrează asupra lui privirile politice și devine un factor însemnat în revoluția istorică a timpului său» (marele istoric Engel) ; acest erou român e pus « în linie cu cei mai mari eroi ai antichității, cu Achille, Hector și chiar cu Alexandru cel Mare» (poetul grec Stavrinos. în epopeia sa despre Mihai-Viteazul). Multe pagini a scris, cu spada, Mihai - Viteazul, în scurta-i Domnie ; dar strălucirarea-i genială de a fi redat Ardealul, Valahiei, — deși de scurtă durată — ni-l redă întreg, mare, covârșitor, așa cum a fost și cum va rămâne în Istoria Românilor. Ne oprim aci. In numărul viitor al revistei vom face o recenzie asupra studiului d-lui colonel D. Cantea.

■ MARAMUREȘUL VOEVODAL, ISTORIC ȘI ECONOMIC, de **Ioan N. Țuțuianu**. Este bine că se mai reamintește de Maramureșul românesc, readus la vatra strămoșească. Autorul și-a îndeplinit o datorie de conștiință și de cunoaștere a ținutului ; iar noi avem plăcerea a semnala această carte. In afara textului, scris pe temei istoric, această bună carte mai are, în paginile ei, și frumoase ilustrațiuni luate prin fidelitatea fotografierii chipurilor și peisagiilor maramureșene. Citind această bună carte, facem un act de evlavie către oropsiții fii ai neamului românesc, spre a nu-i mai deslipi dela sânul trupului românesc — prin vre-o politică nesăbuită — ; dar simțim și tristețea că acești fii, aflați la nordul țării noastre, au fost prea năpăstuiți — iarăși datorită unor greșeli, din trecut, care e de dorit să nu mai fie repetate în viitor. Vom mai reveni asupra acesti cărți.

■ In editura „Cartea Rusă", din București, au apărut și continuă să apară, în românește, diverse studii și cărți ale literaturei și științei din U.R.S.S. și române. Astfel au apărut : **Sala nr. 6,** de A. P. Cehov ; **Varenca Olesova,** de M. Gorki ; **Așa s'a călit oțelul,** de N. Ostrovski ; **Dragoste simplă,** de W. Wasilewska ; **Cazacii,** de A. Kalinin ; **25 ani de literatură sovietică,** de Alexei Tolstoi ; **Povestiri din anii aceștia,** de I. Ehrenburg ; **Procesul din Leipzig,** de G. Dimitroff ; **Portretul**, de N. Gogol ; **Părinți și copii,** de I. Turgheniev; **Generația lui Stalin; In umbra celulei,** de Petru Groza; **Un veac de frământări sociale**, (1821—1907), de L. Pătrășcanu ; **Continentul U. R. S. S.** (ediția II-a, complectată), de Mitiță Constantinescu. Alte scrieri continuă să mai apară.

■ CEA MAI PUTERNICĂ ARMĂ DIN LUME, de comandor **Aurel Negulescu — Moș Delamare,** este textul unei conferințe pe care autorul a desvoltat-o, în acest an, la „Cercul cultural de educație integrală". Este teza cu care acest minunat povestitor ne-a obișnuit să-l ascultăm, sau să-l citim : **este iubirea creștină** — e arma cu care se birue orice în lume și în viață. **„Nu distruge,** ci **clădește, nu slăbește, ci întărește ; iubește pe aproapele tău ; iubirea e împlinirea legii ; credința, nădejdea, iubirea,** rămân permanent legate de orice acțiune". Pe aceste lozinci, cu exemplificări desprinse din viața reală a noastră și din experiență proprie, autorul își desvoltă teza cu titlul de mai sus : **„Iubirea aproapelui este cea mai puternică armă din lume".**

■ PRINTRE BISTURIE ȘI FOARFECE, de **Andrea Majocchi** (din însemnările unui chirurg). Traducere din limba italiană de Giupseppe Sabbarese (editura Remus Cioflec, București). Un prim cuvânt : citiți această carte, vă îndemn, citiți-o ; n'are să vă pară rău. Drept carte de vizită : prefața e semnată de domnul **dr. Victor Gomoiu,** cunoscut tuturor ca medic - chirurg, ca om și ca scriitor în știința medicală. Autorul italian, Andrea Majocchi, doctor în chirurgie mai presus, și scriitor mai apoi. A publicat, întâi, cartea **„Viața de chirurg"**, care a avut un mare răsunet în toată lumea ; în urmă, iată-l că publică această nouă carte **„Printre bisturie și foarfece"**, care îi adaogă la celebritate și ca scriitor și ca chirurg. Traducătorul e la înălțimea la care autorul și-a notat însemnările și a vrut să-i fie cartea. Profesorul Andrea Majocchi, autorul cărții de față, fiind un reputat chirurg a văzut multe, a operat mulți suferinzi, pe care i-a însănătoșit ; a constatat multe și a ajuns la convingerea că notițele și amintirile scrise pot prinde bine dacă le va strânge și le va tipări în volum. Toate notițele și amintirile-i, strânse în acest volum, sunt relative la operațiunile executate de autor ca chirurg ; la stările psiho-fizice observate cu aceste ocaziuni, învățămintele trase și sfaturi date din experiențele apostolatului medical pe care l-a exercitat în cariera sa medicală. Cartea e bine scrisă, fiindcă tot ce a scris aci, este smuls din trăire și ca atare o face superioară multor cărți cu ficțiuni și artificii. Suferința umană e presărată mai la fiecare pagină. S'a spus : a trăi e a suferi, dar și a lupta. Autorul cărții, dublat de meșteșugul chirurgiei, a trăit suferința bolnavilor și a luptat să salveze viețile semenilor, dela moarte. Luptând și suferind a reușit întotdeauna.

In această carte fiecare cititor își va regăsi propria-i suferință. In foile cărții e viața omenească, e trăirea fiecărui ins. Lectura este urmărită cu emoțiune, cu pasiune, cu sete de curiozitate. E și instructivă, căci omul, cât de luminat să fie, încă nu cunoaște toate cu'ele și toate îndoielile. Lupta între știința pozitivă și spiritul nevăzut, dar simțit, merg în paralel, din biruință în biruință, prin credință și perseverență, ducând la cunoașterea omului fizic și psihic. Mai presus de știință, de omul pozitiv, de materie și de spirit, stă nemărginita putere a lui Dumnezeu. Autorul e un convins părtaș și practicant al credinței în Dumnezeu. Și chiar un mare om de știință — un celebru medic — citat de autor, care este ateu, ajunge, în cele din urmă, să se lepede de ateism și să îmbrățișeze cridința în puterea divină. Aci e finalul cărții. E începutul și sfârșitul convingerilor omenești.

Din aceste notițe cred că am atins ceiace voiam să spun și cu

ceeace am început, prin cuvintele : citiţi această carte ; vă îndemn, citiţi-o ; şi n'are să vă pară rău.

■ Nu-l mai revăzusem de mult pe dl. general de div. **adjutant** Teodor Radu, de când era maior, când mi-a înmânat interesantul istoric al aviaţiei intitulat : ZBORUL NOSTRU, scris de D-sa pe înţelsul simţirii româneşti (tipărit artistic la institutul grafic E. Marvan, din Bucureşti). Sub titlul de mai sus sunt înşiruite cuvintele : «Aeronautica română dela primele ei începuturi şi până în zilele noastre, cu sboruri avântate şi chipuri de mândri zburători». E o carte care aşează primele pietre, pe care s'a ridicat soclul, apoi monumentul tinerei şi bravei noastre armate aeriene şi a vitejilor noştri zburători. Este actul de botez şi de început al vieţii aerului, la noi, brăzdat pe cerul românesc, apoi hrisoavele atâtor fapte şi isprăvi româneşti, în precedentul război ; iar printre istorisiri'e, despre această armă, sunt presăraţi zburătorii români, dela capătul dintâi al aviaţiei noastre, cu chipurile lor omeneşti şi cu izbânzile zburătorilor noştri. Imi reamintesc despre această carte a d-lui general Radu, când ea a apărut, că am citit-o cu mare plăcere ; trăind pe măsură ce înaintam în lectură, alături de evoluţia aviaţiei noastre şi de vieţile atâtor generoşi tineri, care s'au dedicat zborului aerian, între ei mulţi şi-au topit aripele avântului vitejesc. Ştiu, că, la timpul apariţiei i-am făcut cărţii o recenzie pe drept măritată ; iar autorului i-am adus cuvenite elogii, rânduri publicate în ziarul „Universul". Cine mai iubeşte trecutul glorios al aripelor româneşti, pe cine îl interesează biografiile aviatorilor noştri şi doreşte să recitească istoricul armei zborului, să scoată, din uitare, această carte **Zborul nostru** (fără să poarte măcar semnătura autorului) şi să o răsfoiască ; sunt sigur că-i va face plăcere, precum mi-a făcut mie, atunci la prima lectură, ca şi acum când o recitesc iarăşi.

Cu această ocaziune dl. general Radu mi-a oferit şi o altă carte: **Povestea vitejească a vânătorilor de munte,** scrisă tot de D-sa (însă tipărită sub semnătura „Vânător de munte") ; e o carte în versuri ; în care ni se istoreşte toate isprăvile oştaşilor denumiţi **tigri, şoimi, haiduci, lei, panduri, smei** şi **balauri**, care au luptat vitejeşte, în anul 1917, la Cireşoaia şi la Coşna ; iar, în 1919, în Ardeal şi în Ungaria, până la Budapesta. Povestea vânătorilor noştri de munte e scrisă în versuri, ceeace face lectura mai atrăgătoare, în care sunt descrise toate luptele, la care au participat vânătorii ; apoi sunt date şi numele eroilor din vânători, tot în versuri.

La activul său, ca scriitor, şi încă scriitor de mână 'ntâi, îl mai avem pe dl. general Radu în cartea cu note de răsboi intitulată **De pe pragul morţii, la spitalul din Coţofăneşti,** semnată Td. Radu (e tipărită la „Cartea Românească", Bucureşti)). Această carte, de aproape 100 pagini, este o mică capodoperă, cu care autorul se poate mândri ; iar noi îl putem felicita, pentru chipul magistral în care şi-a notat psihoanalizele personale, în tot timpul luptelor şi pe urmă fiind rănit, fazele operaţiunilor chirurgicale, la care a fost supus. In această capodoperă — non multam sed multum — dl. general Radu ne apare ca un adevărat artist al stilului, al analizei psihologice, al acţiunilor variate şi fugare. Ne exprimăm părerea că dl. general Radu e bine să-şi reia unealta scrisului, căci are însuşiri superioare în această artă.

■ PRIMA RUGĂCIUNE este întâia carte tipărită a d-nei **Lucia Sergiu** (tipografia „Graiul Românâesc", Bucureşti). Este o carte cu 7 nuvele (în 75 pagini), care subjugă pe cititor dela prima până la ultima pagină. Titlul acestor nuvele : **Mărturisiri, Călugărul, Mama, Jertfa, Ultima scrisoare, Pământ scump, Prima rugăciune.**

Subiectele sunt felurite ; cititorul, deci, are varietate în lectură. Eroi autoarei sunt aleşi din lumea acelor care sufăr, care sunt în stare să sufere şi se împacă cu starea suferinţei. Adică suferinţa e o situaţiune, ca ori care altă situaţiune, în care se găseşte omul, fie bogat, fie sărac, fie bolnav, fie sănătos, fie tânăr, fie bătrân. Este o epocă sau o faţă a vieţii individuale sau socială. Această carte cu nuvele ne dă prilejul de a crede — de îndată ce ne aflăm în faţa unor atari subiecte legate de suferinţă — că autoarea a cunoscut pe acei oameni cărora le-a fost dat să sufere. Sunt autori care au anumite predilecţiuni. Unii autori preferă societatea oamenelor veseli ; alţi autori descriu pe oropsiţi ; iar alţii se ocupă cu acei oameni care cad în ridicul. D-na Lucia Sergiu are înclinări pentru subiecte cu eroi ai suferinţii omeneşti. Autoarea a scris o carte bună, muncită, meşteşugită, pentru care o felicităm. A adoptat un stil limpede, simplu, povestitor.

Pe alocurea sunt presărate şi reflexii. Sunt rodul înţelepciunii pe care autoarea o posedă. Aceste reflexii sunt ca oaze odihnitoare, întăritoare.

■ INTRE CER ŞI APĂ — **din viaţa marinarilor noştri** — de **comandor A. Negulescu** — **Moş Delamare** (a 63-a publicaţiune L.N.R.; tipărită la institutul de arte grafice „Marvan", Bucureşti, 1945). E o frumoasă lectură, în care neîntrecutul povestitor Moş Delamare ne poartă pe valurile Mărilor şi Oceanelor, introducându-ne în viaţa frumoasă, dar şi grea a marinarilor.

După titlul **Intre cer şi apă** s'ar părea că ni se prezintă pagini dintr'un roman imaginat, cu eroi din lumea marinărească şi cu peisagii splendide ale apelor. Romane cu subiecte de asemenea natură sunt rare. Dar şi paginile lecturii „Intre cer şi apă" sunt tot atât de pasionante ca şi un atare roman. Eroii camaradului nostru Moş Delamare sunt în carne şi în oase, sunt dintre oamenii cunoscuţi nouă, cărora le strângem mâna cu căldură şi-i salutăm cu plăcere, decâteori îi întâlnim ; căci ei sunt marinari români. Ei bine, dintre aceşti eroi, autorul a descris viaţa lor — identificată cu „spiritul marinăresc" — călită pe mare, cu vele, pe nave moderne, pe distrugătoare, pe crucişetoare şi pe valurile furtunoase ale Mărilor şi Oceanelor. Marinarul — ne spune camaradul Negulescu — are o structură sufletească aparte şi are anumite însuşiri şi virtuţi deosebit de superioare celorlalţi muritori. După ce ne arată cum poate deveni, un om, marinar, ni se spune că un adevărat lup de mare trebue să fie isteţ, ager, sprinten, ca să ajungă iscusit ; apoi să fie rezistent, răbdător, curagios, calm, vesel, disciplinat ; să aibă spiritul de sacrificiu şi dispreţul morţii; să fie cinstit ; să fie şi diplomat ; să fie înzestrat cu vederi largi; să fie religios şi să dovedească a fi un creştin activ ; să posede spiritul solidarităţii marinăreşti ; să-şi iubească naţia şi să aibe cultul pavilionului propriei naţii. Precum vedem marinarul este un om aparte, el alcătueşte o fiinţă separată, cu structura moral-fizică deosebită de a celorlalţi semeni de pe pământ. Cartea „Intre cer şi apă" a camaradului comandor Negulescu trebue citită, în ea aflăm multe lucruri bune şi folositoare nouă nemarinarilor, ba chiar şi marinarilor.

■ REVISTA FUNDAŢIILOR REGALE, ce apare de 12 ani, continuă să apară regulat, în fiecare lună, sub grija unui comitet de direcţie compus din d-nii Dimitrie Gusti, E. Racoviţă, C. Rădulescu-Motru, Mihail Sadoveanu, Al. Tzigara-Samurcaş, Octavian Neamţu, iar redactor-şef e dl. Camil Petrescu. Este o bună revistă, care înregistrează mişcarea literară, artistică şi culturală generală in ţară. In afara articolelor literare, revista mai publică şi o bogată arhivă, constând din comentarii critice, cronici, revista revistelor şi diverse note. Ne-ar fi greu să menţionăm toate articolele publicate în voluminoasele numere. Cititorul, urmărind număr cu număr, va fi ţinut la curent cu tot ce e nou la ora actuală. Notăm, doar în treacăt, bunăoară : (din numărul 5/1945) despre scriitorul **„Jean Giraudoux"**, face un portret general dl. Basil Munteanu ; **„Rusia 1917 — 1945"** (poeme) de Camil Baltazar ; piesa într'un act **„Piscul Somnului"**, de Profira Sadoveanu ; foarte interesante amintiri evoacă dl. Eugen Crăciun în **„Şcolari şi dascăli de altădată"**, în care e descrisă şi vizita Regelui Carol I la o şcoală ; sunt traduceri din poeţii **Walt Whitman, Vladimir Maiakovski** şi **Friederich Hölderin** ; un reuşit portret literar despre decedatul scriitor **Mihail Sebastian** face dl. Ieronim Şerbu ; asemenea dl. I. Th. Riga aduce un reparator omagiu profesorului doctor **Francisc-Iosef Rainer,** plecat dintre cei vii decurând, care a contribuit mult la ştiinţa românească şi poate fi socotit, la noi, ca întemeetorul anatomiei biologice, ştiinţă care în occident abia

mijeşte, sub impulsul unor biologi de rang cum e Hans Boecker, mort de curând, sau predecesorul său, în acest domeniu, Hermann Braus (pag. 383); iar dl. Tudor Vianu înfăţişează pe marele **Nicolae Iorga** ca scriitor în întâele sale începuturi; o evidenţiere ne arată dl. **Petru** Comarnescu asupra pictorului **Th. Pallady,** după cele două monografii de Zambaccian şi Ionel Jianu. In cronici e reprodus discursul ţinut la moartea poetului **Ion Pillat,** de dl. prof. Dimitrie Gusti, preşedintele Academiei Române; apoi prof. G. Oprescu descrie cum a cunoscut pe omul politic şi de înaltă cultură, francezul **Edouard Herriot;** d-na Sorana Gurian ne pune în curent cu poezia sovietică din anul 1945, reproducând poeme, cu note introductive, a trei poeţi luptători: **Leonid Pervomaisky, Andrei Leontiev** şi **Nicolae Rilencov;** foarte interesante informaţiuni ne dă d-na Margareta Sterian în articolul „Cum s'a jucat „Electra", de **O'Neill,** la New-York; urmează apoi, diferite note de artă muzicală şi plastică. In revista revistelor sunt înregistrate diverse periodice cu evidenţieri ale anumitor subiecte de actualitate. In notele finale ale revistei citim rânduri omagiale despre preşedintele **Franklin Delano Roosvelt, Mihail Oromolu, actorul Mircea Pella, Elisabeth Bibescu, Ion Pillat.**

■ LA LITTERATURE INTERNATIONALE 1945 (éditions litteraires d'Etat, Moscou, imprimé en Union Soviétique; redaction: Kauznetki Most, 12, Moscou); e o revistă pentru acei intelectuali, care, necunoscând limba rusă, pot să fie la curent cu producţiile literar-artistice în U.R.S.S., prin limba franceză. Iată în n-rul 6/1945 al acestei bune reviste citim următoarele articole: **Mesajul lui Iosef Stalin către popor; discursul pronunţat, la 8 Mai a.c., de Wiston Churchill,** fostul premier al Marei-Britanii, şi **declaraţia făcută de preşedintele St. U. A., H. Truman la 8 Mai;** apoi e o **nuvelă de Wanda Wasilevska; Mama tuturor copiilor** de Tatiana Oks; **O experienţă interesantă,** de L. Ognev; despre **Alexis Tolstoi,** de Alexandru Deutsch; despre **generalul Panfilov** şi **discipolul său,** de I. Grinberg; **recenzii** despre diferite cărţi ruseşti; apoi informaţiuni artistice şi cronice despre expoziţii, teatru, muzică, cinema, etc.

■ TEHNICA ŞI VIAŢA, anul IV, nr. 3—4—5/1945 (Bucureşti, calea Victoriei, 95). Cinste conducătorilor acestei excelente reviste şi felicitări autorilor studiilor publicate aci. E o revistă care apare lunar sub un comitet de direcţie alcătuit din d-nii: ing. Nicolae Caranfil (preşedinte), Alex. Băicoianu, ing. Paul Cartianu, ing. Ioan Constantinescu, ing. E. Diaconescu-Arnou, ing. Paul Dimo, Alex. Gane, ing. Ilie Papadache şi ing. Ioan D. Stănescu (membri), acesta din urmă este şi redactorul responsabil. In numărul de faţă întâlnim, din partea redacţiei, judiciosul articol **Realism** — care e un punct de vedere programatic al grupului-revistei. **„Consideraţiuni asupra utilizării căderilor de apă"** (de Victor Bădulescu) e foarte interesant studiu, care dă indicaţiuni cum trebue privită şi realizată această problemă. „Mica proprietate în epoca de mecanizare" (de ing. L. D. Greceanu) pune la punct această chestiune, care e actuală şi proprice pentru ţara noastră. „Industrializarea materiilor prime ceramice româneşti" (de dr. ing. Al. Braniski), un studiu redat pe baze ştiinţifice, aruncă o privire generală asupra acestei industrii, care poate să ia o desvoltare mare pentru România, îndeosebi la această epocă. **„Căile navigabile interioare"** (de ing. C. Budeanu) e o problemă încă nerezolvată, nu numai pentru ţara noastră, dar şi pentru Europa; şi avem şi noi apele noastre, care aşteaptă lucrările de executat; această chestiune a fost semnalată chiar de preşedintele Statelor-Unite ale Americei, Truman, în cuvântarea ţinută de curând. **„Gânduri de azi pentru mâine"** sunt rânduri ce se cer, înfăptuite nu numai aiurea, dar şi în ţara noastră. Un articol — program pe care l-aş transscrie în rezumat şi l-aş răspândi în sute de mii de exemplare este articolul — studiu intitulat **„Filosofia organizării şi organizarea ştiinţifică"** (de ing. Bogdan Alexandrescu), pentruca ideile aşternute aci să fie cunoscute de toată lumea românească — fie cetăţeni, fie muncitori, fie intelectuali, fie conducători de servicii şi de instituţiuni, de orice natură ar fi, — pentruca ideile din acest articol să fie puse în practică. **"Automobilul de mâine"** (de Emil Dar)) pune chestiunea pe desvoltarea automobilismului pe temeiul existenţei unor bune reţele de drumuri. **„Cum a evoluat încălzitul locuinţelor"** (de ing. D. Zamfirescu) e un articol asupra acestei probleme văzut din punct de vedere istoric. **„Comasarea urbană — problemă actuală"** (de arh. D. Vernescu) e un studiu care e luat în considerare pentru viitor. Revista are şi patru pagini de informaţiuni cu diverse note, desprinse din publicaţiunile streine şi române, pentruca cititorul să fie ţinut în curent cu realizări înfăptuite în alte ţări.

■ ROMANIA MILITARA, e cea mai veche revistă din ţară; se află în al 82-lea an dela apariţie. Am înregistrat-o, întotdeauna, în recenziile noastre. Multe articole le-am semnalat; iar unele le-am prezentat, cititorilor noştri, în rezumat. Avem, dinainte, numerele 5 şi 6 (separate) din acest an, cu articole extrem de interesante. Ne-ar fi greu să facem recenzii tuturor articolelor. Am dori, însă, ca „România Militară" să facă acelaş lucru pe care noi îl facem în revista noastră. Adică să ne înregistreze apariţia revistei noastre. Suntem informaţi asupra **frontului românesc** — operaţiuni dinainte efectuate; despre **arta militară rusă,** cu învăţăminte trase din campania purtată contra germano-maghiarilor; **putereau Statului Sovietic; înţelesul democraţiei** (colonel P. Juganaru); un omagial articol publică d. general Const. Dragu despre **generalul Const. Iancovescu,** veche figură ostăşească, fost ministru de război în timpul precedentului război mondial. Ne-am exprimat, şi în altă dată, dorinţa ca în buna revistă „România Militară" să apară şi articole marinăreşti. Ne-ar bucura mult acest fapt. S'ar putea reproduce chiar unele din articolele publicate în „Marea Noastră". Aşteptăm.

■ VIAŢA ROMANEASCĂ, apare de 37 ani, în Bucureşti (str. Sf. Constantin, 8). E bună revistă de literatură, ştiinţă şi ideologie. Directorii sunt: M. Ralea şi D. I. Suchianu. Se găseşte pe aceeaşi linie încă dela apariţia ei la Iaşi. Are publicate subiecte variate, interesante şi instructive, în cadrul programului fixat de directori. In n-rele 3—4, avem: „Democratizarea armatei" (de gl. Cambrea N.); „Curente şi tendinţe în filosofia românească" (de Lucreţiu Pătrăşcanu); „Personalitate şi influenţă în literatură" (de Al. Philippide); „Idei politice în cercetările linguistice" (de Iorgu Iordan); „Valoare şi necesitate în etica nouă" (de C. Ionescu-Gulian); cronici: externă, linguuistică, plastică, dramatică şi a ideilor; miscellanea şi recenzii. In n-rele 5—6, citim: „Romanul englez în România" (de D. I. Suchianu)); „Starea estetică" (de Mircea Florian) „Note istorice din ţinuutul voevozilor Jiului" (de Ion Florescu); cronici: literară, dramatică, plastică şi a ideilor; miscelanea; recenzii. Rugăm a se înregistra şi apariţia revistei noastre.

■ GLASUL ARMATEI, este un nou ziar militar, **ca organ pentru cultură şi educaţie ostăşească,** decurând apărut, editat sub grija direcţiunii superioare a culturii, educaţiei şi propagandei ministerului de răsboi. (Redacţia şi administraţia în Calea Călăraşilor, 39 A., Bucureşti). Apare săptămânal. Suntem bucuroşi să fim în posesiunea acestui ziar, destinat să fie pus sub ochii camarazilor ostaşi din cazărmi şi dela vetre. Ziarele şi revistele oficioase cad de obiceiu — adică au căzut, odinioară, — sub vina de a fi transformate în buletine, cu înregistrări de decizii militeriale, înalte decrete şi ordine circulare emanate dela comandamentele superioare. Nu este cazul la **„Glasul Armatei"** şi avem convingerea că nu va ajunge niciodată un buletin al armatei. Un ziar militar se adresează cititorului, care, ca orice cetăţean al ţării, fiind ocazional îmbrăcat în uniformă, în orele libere din afara serviciului său, vrea să fie ţinut la curent cu tot ce e nou în armată, în domeniul ştiinţei militare, în Istorie, în ţară şi în alte ţări, complectându-şi sau verificându-şi cultura generală, de care ostaşul, subofiţerul, ofiţerul şi cetăţeanul obişnuit nu se pot lipsi. Nu suntem în măsură să semnalăm articolele publicate, până în

prezent, în acest bun ziar, de oarece revista noastră apare la 3—4 luni (din pricina scumpetei tiparului şi hârtiei) şi s'ar putea pierde prospeţimea subiectelor care, în ziar, apar la timpul lor şi sunt la curent cu toate articolele, de acelaş gen, din marile cotidiene române şi străine. Ne exprimăm dorinţa ca în „Glasul armatei" să se publice şi articole cu subiecte şi studii marinăreşti, fie chiar reproduse din „Marea noastră". Salutăm apariţia marelui confrate „Glasul armatei", urându-i viaţă lungă şi plină de bune roade ostăşeşti şi cetăţeneşti.

■ VEAC NOU, este organul săptămânal al „Asociaţiei pentru strângerea legăturilor cu U. R. S. S." (A.R.L.U.S.). In numărul 35 citim articolul **„Despre relaţiile principatelor româneşti cu Rusia"**, de Scarlat Callimachi, în care arată că poziţia geografică a celor două principate, «Moldova şi Valahia, a făcut ca aceste provincii, să fie supuse influenţei sociale, politice şi culturale a statelor mai de seamă înconjurătoare». Citează politica dusă de Ştefan cel Mare, care a luptat contra Turcilor, declarându-i pe aceştia, ca duşmani permanenţi ai Moldovei şi Valahiei ; deci, acest Voevod nu a fost contra politicii ruseşti.

Petru Rareş a încercat, în anul 1542, să se înţeleagă cu Ţarul Ivan al IV-lea. Ioan Vodă cel Cumplit a căutat să se apropie de Rusia, spre a stăvili înaintarea otomanilor în Moldova. Sub Ţarul Petru cel Mare s'a resimţit influenţa politicii ruseşti asupra Ţărilor noastre, care a culminat sub Voevodul - învăţat Dimitrie Cantemir al Moldovei şi Constantin Brâncoveanu, Domnitorul Valahiei. In afara legăturilor de ordin politic, au mai fost şi influenţe de ordin cultural şi sufletesc. S'a resimţit înrâurirea asupra limbii noastre şi s'a văzut protecţiunea prin biserica comună a ortodoxismului.

Imprumuturi de mari oameni au fost, precum Petru Movilă (zis şi Moghilă), Mihail Strielbiţki, Dimitrie Cantemir şi fiul acestui Voevod, prinţul Antioh Cantemir, socotit bun diplomat şi mare poet rus. Influenţa poetului Puşkin asupra scriitorilor români a fost covârşitoare, încât „poezia, limba, viaţa lui Puşkin au lăsat dâri adânci în principatele româneşti". Autorul articolului, dela care am împrumutat şi citat cele de mai sus, îşi încheie articolul astfel : «Petruca legătura politică şi militară să fie mai bine întărită — ea are nevoe de o profundă cunoaştere, sinceră conlucrare în domeniile culturale, atât ştiinţifice cât şi artistice. Pe această cale doar, vom putea depăşi spre un viitor mai bun şi ne vom putea feri, de acum încolo, de a cădea iarăşi în greşala grosolană din ultimele decenii». (pag. 3, Scarlat Callimachi, art. cit.).

Semnalăm, tot în revista „Veac Nou", un roman (deabia început)) intitulat „Trei ani" al scriitorului Nicolae Denisov, care este interesant pentru noi, că conţine descripţii ale acţiunilor operative, desfăşurate în războiu pe Prut, în jud. Fălciu. E de urmărit acest roman.

■ N'am mai văzut de multă vreme BULETINUL DE INFORMAŢII AL INSTITUTULUI DE CERCETĂRI PISCICOLE AL ROMÂNIEI şi acum avem, în faţă, numere vechi (4—12/1944) în care aflăm articolele : „Peştele din râul Jiu e pe cale de a fi nimicit" — în care este expusă starea actuală de lucruri, iar autorul face propuneri de îndreptarea lucrurilor ; în „Reproducerea peştilor în 1943" ne arată situaţia acestei chestiuni ; „Insemnări pescăreşti din Lunca Dunării" ; „Cum trebue distribuită hrana la crap şi la alegerea locurilor de distribuire" ; „Asfixia la peşte" — în care sunt arătate cauze şi remedii ; „Manifestările atmosferice şi cultura peştilor" ; iată descrisă şi adunarea generală a asociaţiei personalului tehnic de pescării din România ; iar revista se închee cu informaţiuni interne.

■ SUBRĂTORII ROMÂNIEI, se află în anul I. Revistă cu înfăţişare ieşită din comun. Numerile 4—5/1945, ce le avem primite, conţin articole, informaţiuni şi reportagii interesante, însoţite şi cu reuşite ilustraţiuni. Trecem peste articolele care nu mai sunt de actualitate. Semnalăm articolele : „Un mare mucenic al proletariatului, Aurel Vlaicu" ; „Napoleon şi Aeronautica" (interesant) ; „Politica de pace a aeronauticei noastre", de comandor dr. ing. Ion Linteş (e de luat în considerare de forurile competinte) ; „Un român a dat semnalul luptei pentru cucerirea aerului : acum 40 ani inginerul T. Vuia a sburat, primul în lume, cu un monoplan" (extrem de interesant) ; „Cele 5 samaritene : Smaranda Brăescu, Mariana Drăgescu, Virginia Tomas, Maria Nicolae şi Eliza Vâlcu" (interesant) ; revista conţine articole informative din U.R.S.S., America şi Anglia.

■ ROMÂNIA AERIANĂ, se găseşte în anul XIX, sub aceeaşi conducere pe care am arătat-o în n-rul precedent al revistei noastre (v. pag. 66 rev. M. N. nr. 4—6/945). Cu acelaş conţinut de material în strânsă legătură cu programul acestei bune reviste. Avem sub ochi numere destul de vechi (2—3/1945) şi credem că au apărut şi alte numere până în prezent. Rugăm a ne fi trimise.

■ METODA DE A INVĂŢA ŞI PERFECŢIONA INNOTUL, **cu 35 figuri în text**, TEHNICA INNOTULUI MODERN, de locot **Paul Epureanu** (Bucureşti) 24 pagini text şi ilustraţiuni.

■ ARDEALUL MEDICAL, nr. 6, anul V, apare în Sibiu, director fiind prof. dr. I. Gavrilă ; e revistă medicală şi sanitară lunară, scrisă de specialişti, cu conţinut ştiinţific. Intâlnim studii semnate de doctorii în medicină : Victor Papilian, Victor Preda, Plăcinţeanu, Alex. Tatomir, D. Michail, G. Buzoianu, G. Popovici, M. Iubu, R. Bratu, I. V. Hica, I. Danicico, I. Ionescu, E. V. Vicaş, G. Faur, P. Ciurdariu, Ilian I. Virgil, I. Gavrilă, Ion. Cadariu, Ioan Basarab.

■ ECONOMIA ROMÂNĂ, revistă în al 27-lea an ; apare în două ediţii : o ediţie pentru cititorii din ţară şi altă pentru streinătate. Este un bun procedeu, căci economia noastră naţională e neapărat să fie cunoscută şi peste graniţe. E un buletin oficial. Ediţia românească apare lunar ; iar acea pentru străinătate apare la trei luni. Această din urmă ediţie e tipărită, iar articolele şi informaţiunile apar în franţuzeşte, în englezeşte şi în ruseşte. Este un material documentar, riguros strâns şi selecţionat, care interesează pe toată lumea, precum e buletinul pentru străinătate în care citim : „Problema zootehnică în România" ; „Principalele caractere ale politicii preţurilor practice în România" ; „Limitele planismului în sistemul economic capitalist" ; recenzii şi informaţiuni din ţară. In ediţia pentru ţară numerele 3—4 sunt închinate **Ardealului economic**, în care sunt desvoltate diferite probleme şi informaţiuni, foarte preţioase, privind **rolul, agricuultura, comerţul, cooperaţia, transporturi** în Ardeal. Aceste articole constituesc adevărate studii bazate pe date sigure şi documentare. In afara acestor articole mai citim note, comentarii şi recenzii ; apoi avem informaţiuni din ţară şi străinătate. **Economia română**, aşa cum se prezintă, — fapt semnalat şi altădată de noi — este o revistă serioasă, de specialitate, condusă de prim-redactorul I. Gr. Oprişan, scriitor şi vechi publicist cunoscut şi bine apreciat şi prin alte publicaţiuni.

■ NATURA n-rul 4, anul XXXIV, 1945, revistă pentru răspândirea ştiinţei ; redacţiu : prof. Oct. Onicescu, prof. Traian Săvulescu, prof. C. Motaş, prof. Eugen Angelescu şi prof. dr. M. Zapan (Bucureşti)). E o revistă de popularizare, care poate fi citită şi de nespecialişti. Intre atâtea articole interesante, pe care nu le enuunţăm pe toate, din lipsă de spaţiu, citâm numai : „Din biologia apelor, de C. S. Antonescu (conf. univ.) ; „mărimea peştilor" (note)) ; „Legenda Sirenelor", de prof. Corn. Eufrosin ; „Circulaţia materiei pe pământ sub acţiunea vieţii", de E. Angelescu ; urmează diferite informaţiuni ştiinţifice şi bibliografie. Rugăm redacţia revistei „Natura" a menţiona şi apariţia revistei „Marea Noastră".

■ BULETINUL BURSEI BUCUREŞTI, apare de 17 ani — subintitulat şi „Buletin de la Bourse de Bucarest" — este organul oficial al Bursei de mărfuri.

Sumarul, în româneşte şi în franţuzeşte, se adresează specialiştilor. Redacţia şi administraţia sunt rugate să înregistreze, la bibliografie, şi apariţia revistei noastre.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Decoroţi cu medalia „Virtutea Maritimă"

Cu prilejul sărbătorirei „Zilei Marinei, d. amiral Petre Bărbuneanu, în numele M. S. Regelui, a decorat cu medalia „Virtutea Maritimă", numeroase personalităţi civile şi militare, pentru servicii săvârşite în legătură cu activitatea marinărească.

In gradul de **navigant** cl. I-a : d. dr. Petru Groza, preşedintele consiliului de miniştrii ; d. general C. Vasiliu-Răşcanu, ministru de Război şi d. Amiral P. Bărbuneanu, ministrul marinei.

In gradul de **navigant** cl. II-a : Contra Amiral Bălan Iacob, cpt. comandor Tocineanu I., cpt. c-dor Cristescu, locotenenţi c-dori Levitschi Boris, Antonescu Tudor, Costăchescu Const., Ghezo Eduard, cpt. mec. Popescu Panait.

Clasa III : general ing. Marcu Vasile, cpt. c-dori Trandafirescu Eug., Budescu Radu, Grecescu Emil, Poposcu Ion, locotenenţilor comandori Bellu T. Pompiliu, Hrodincă Titus, Receanu Ion, Ştefanov C. Mircea, căpitanilor Râmniceanu Custian, Mircescu Emilian, Giurgea St. Constantin, Gofta I. Ion, Ţurcan N., Dumitrescu I. Jean-Marin, Blezu Const., locotenenţilor Bucur N. Virgil, Cioroianu R, maeştrilor militari Miu Vasile, Munteanu C., Nicolaescu N., Hârţescu Vasile, sergent major Stănescu Dumitru, ing. Dimitriu Gh., ofiţer maritim Stere Gh, mecanic principal maritim Dumitrescu Nic., şef mecanic principal Caraiman D., pilot şef Marcu Ilie, şef pilot Boschit Anton, şef pilot Radu Dum., cârmaci principal Mălăiuşu D., timonier Grigoriu Radu, fochist Pop Valeriu.

In gradul de **nenavigant** cl. I : **inginer insp. general Toma I. Gâlcă, av. C. Asvadurov.**

Clasa III : G-ral Marinescu Gh., col. Cristescu M, **ing. Iliescu Brânceni,** ing. Florescu D., **av. Bilciurescu Alex., consilier Diaconescu Gh.**, prof. Alexandrescu Octavian, prof. Bălăbănescu Eug., cpt. de port Nedelcu, Dan, cpt. de port Tăimonescu Stelian, Şerban Dum., Eliza T. Gâlcă, plot. major Marin Tănase, suprav. navigaţie Dima Gg., suprav. navigaţie Ştefan Sevastian, magazioner şef Repezeanu Nic., Alexici D, Dionisie Andrei.

Decoraţii propuşi de Liga Navală

Printre cei mai sus citaţi, au fost propuşi de L.N.R.

D. inginer T. Gâlcă şi d-na Elisa T. Gâlcă, pentru donaţiunea făcută centralei şi de care s'a vorbit în numărul trecut.

D. avocat C. Azvadurov, d. inginer N. Iliescu-Brănceni şi d. avocat Al. Bilciurescu, inimoşi şi devotaţi membri în comitetul central.

D. consilier Gh. Diaconescu, preşedintele harnicei filiale Braşov.

D. căpitan de port D. Şerban, devotat membru al L.N.R.

„Salvamar" Societatea de salvare a Naufragiaţilor în apele Teritoriale Româneşti.

Darea de seamă pe anul 1944

Societatea „Salvamar" a încheiat cu anul 1944 al 12-lea an de existenţă.

In anul 1944 Societatea „Salvamar" nu a avut activitate proprie, deoarece şalupele de salvare au fost puse la dispoziţia Marinei Regale. După 23 August şalupele au fost preluate de autorităţile Sovietice şi sunt întrebuinţate la dragajul minelor din apele noastre.

Clădirea staţiunei de Salvare din portul Constanţa a fost deasemeni rechiziţionată de Marină, iar la 23 August a fost ocupată de Marina Sovietică.

Posturile de salvare dela plăji nu au funcţionat nici anul acesta, sezonul balnear fiind suprimat.

In anul acesta „Salvamarul" a făcut toate intervenţiile pentru a primi înapoi şalupele de salvare. având în vedere că va trebui să-şi reînceapă activitatea imediat ce navigaţia comercială va fi reluată în porturile noastre.

Şi în anul 1944 administraţia societăţii s'a făcut în cadrul prescripţiunilor statutare. S'au făcut severe economii dat fiind că taxa de salvare nu mai produce nimic.

Ca în fiecare an după prezentarea Dărei de Seamă ne facem datoria de căpetenie şi exprimăm M. S. Regelui Mihai I. Augustul nostru Preşedinte de Onoare sentimentele noastre de neclintit devotament. Deasemeni se cuvine să ne aducem aminte cu veneraţie de eroi neamului căzuţi pe câmpul de onoare, care ne-a redat libertatea neamului şi readucerea Ardealului la patria mamă.

Ne-au acordat sprijin Ministerul Marinei, Direcţiunea Dunării Maritime şi subliniem preţiosul ajutor dat de Banca Naţională a României care de 12 ani ne pune la dispoziţie sediul pentru birourile Direcţiunii noastre.

Tuturor acestor Instituţiuni le aducem vii mulţumiri, rugându-le ca şi de aci înainte să ne acorde sprijinul lor preţios, pentru ca astfel societatea „Salvamar" să-şi poată îndeplini scopul pentru care a fost creiată **„Salvarea naufragiaţilor în apele româneşti".**

PRIM VICE PREŞEDINTE DE DREPT
C. Tătăranu Guvernator B. N. R.

VICE PREŞEDINTE
Ing. Ioan Vardala

ADMINISTRATOR DELEGAT
V. Amiral Adj. Preda Fundăţe

Consiliul de Direcţie

20 Iulie 1945

Prezenţi D-nii G-ral N. Negreanu, G-ral U. Samboteanu, Apostol Culea, Al. Bilciurescu, Comandor A. Negulescu, Av. C. Asvadurov.

Prezidează d. V. Amiral Adj. N. Păiş.

Intrându-se în ordinea de zi, D. Secretar G-ral,

I. Dă citire răspunsurilor M. S. Regelui Mihai I, al M. S. Regina Mamă Elena, a d. G-ral de Corp de Armată C. Vasiliu Răşcanu, Ministru de Răsboi şi al d. Amiral P. Bărbuneanu, Ministru Marinei, la telegramele omagiale expediate cu prilejul adunării generale.

II. Dă citire scrisoarei d-lui G-ral Filiti, prin care mulţumeşt pentru telegrama de condoleanţe expediată cu prilejal încetării din viaţă a Generalului Schina, membru în comitetul Central al L. N. R.

III. Dă citire scrisorilor de mulţumire a membrilor aleşi ai comitetului central de adunare generală dela 20 Mai.

IV. Aduce la cunoştinţă autentificarea şi transcrierea donaţiunei făcute de d-nul şi d-na Ing. T. Gâlcă, în ziua de 9 Iunie, a.c. D. Preşedinte aduce mulţumiri d-lui avocat Asvadurov pentru silinţa ce şi-a dat-o ca acest act să se perfecteze.

V. Arată că s'a adresat Misiunilor Aliate pentru procurarea de material informativ şi fotografii, spre a fi folosite publicaţiilor noastre. Până acum Misiunea engleză a donat 11 cărţi în legătură cu marina : cea americană 2 broşuri şi fotografii cu scene din răsboiul contra Japoniei. Suntem în aşteptarea răspunsului misiunii U.R.S.S.

VI. Consiliul ia notă de rezultatele concursului organizat de filiala Braşov şi hotăreşte de a se felicita filiala pentru străduinţa ce o depune spre a infiltra în tineret dragostea pentru apele noastre.

VII. CONCURSUL DIN CAPITALĂ. La concursul interşcolar care s'a ţinut în ziua d 10 Iunie, din aproape 100 de şcoli secundare, nu s'au prezentat de cât elevii şi elevele a 21 şcoli cu 69 elevi, majoritatea pentru desen (57), iar restul de 12 pentru compunere.

Numărul mic de candidaţi se datoreşte faptului că elevii erau în plin examen, iar la Stadionul A.N.E.F. se desfăşura o demonstraţie sportivă. Rezultatele calitative au fost cam slabe, mai ales la compunere, dovedindu-se lipsa de pregătire din punct de vedere marinăresc.

D. General Negreanu propune :

1. Pe viitor concursul să se ţină când elevii sunt mai liberi, prin Aprilie, sau Mai.

2. Din toamna anului viitor Liga să ţină un fel de cursuri de iniţiere cât mai atractive. Concursurile s'ar putea ţine numai între cursişti sau între toate şcolile, cursişti având mai multă şansă de a răspunde la chestiunile ce se vor propune.

După discuţiuni la care au luat parte toţi membrii, consiliul îşi însuşeşte sugestiile d-lui G-ral Negreanu, Liga urmând a face o adresă către Ministerul Culturii Naţionale, spre a ne pune la dispoziţie o sală a unui liceu, pentru ţinerea cursurilor, care vor fi un fel de seminar, cu discuţii între cursişti.

VIII. Se dă citire :

1. Scrisoarea d-lui Constantin I. Tudor din Stolnici Argeş,

2. Adresei părintelui Chesca dela Mânăstirea Ciolanu-Buzău, cu un memoriu relativ la invenţia sa „Perpetua mobil".

IX. Comitetul ia notă şi aprobă :

1. Darea de seamă a filialei „P. Neamţ", reîntoarsă din dispersare şi a cărei rodnică activitate consiliul speră că va reîncepe.

2. Darea de seamă, prcectul de buget şi contul de gestiune al filialelor Târnava Mare, Brăila, Braşov, şi C. Lung-Muscel.

3. Comunicările filialelor Gorban, Călmăţui şi Arad, că nu mai activează.

X. ZIUA APELOR 30 Iunie a.c. se hotăreşte ca programul să fie alcătuit de d. Comandor Săvulescu, membru în comitet, directorul propagandei din S.S.M. şi preşedintele Federaţiei de Canotaj.

Cu acest prilej se vor distribui şi premiile la concursul intterşcolar.

Ne mai fiind nimic la ordine de zi, D. Preşedinte ridică şedinţa mulţumind membrilor.

Concursul Interşcolar

La 10 Iunie a avut loc un concurs de desene şi compunere între elevii şi elevele din cursul inferior ai liceelor din capitală, la care au răspuns următoarele şcoli :

Lic. fete „Domniţa Bălaşa" cu 2 eleve ; Sc. Normală „Pia Brătianu" cu 5 eleve ; Liceul „Carmen Sylva" cu 2 eleve ; Şc. Normală „Elena Doamna" cu 2 eleve ; Şc. Com. fete „Regina Elisabeta" cu 3 eleve ; Lic. „Regina Maria" cu 1 elevă ; Liceul „Negoescu" cu 1 elevă ; Lic. Industrial „A. F. Robescu" cu 11 eleve ; Lic. Industrial „Tudora Doamna" cu 12 eleve ; Cursul prof. „A.S.A.M." cu 1 elev ; Liceul „C. Brâncoveanu" cu 1 elev ; Liceul „Matei Basarab" cu 3 elevi : Liceul Com. „N. Bălcescu„ cu 4 elevi ; Liceul „Cultura Nr. 2" cu 1 elev ; Liceul „Spiru Haret" cu 1 elev ; Liceul Industrial Nr. 2 cu 3 elevi ; Liceul „Gh. Lazăr" cu 2 elevi ; Liceul „Aurel Vlaicu" cu 3 elevi ; Col. Naţional „Sf. Sava" cu 2 elevi ; Şc. Normală cu 3 elevi ; Institutul Muzical Militar cu 2 elevi.

Rezumând au concurat :

	Desen	Compunere	Total
Eleve	36	6	42
Elevi	21	6	27
	57	12	69

Concursul a contat din două probe, la alegere : una de compunere şi alta de desen.

La acel de compunere s'au dat trei subiecte :

1. Aportul marinei la victoria aliaţilor ;

2. Interpretarea lozincei lui Kogălniceanu „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă" ;

3. Impresii de pe ţărmul unei ape.

La cel de desen, să ilustreze una din trei scene din conferinţa d-lui **Amiral** C. Negru : Fata păzitorului de far, Sacrificiul caporalului Mămăligă şi Moartea eroică a căpitanului Roche.

Rezultatele au fost următoarele :

DESEN. **Premiul I :** Clepşa Suzana, cl. VII-a Şcoala Normală „Elena Doamna" şi Buiculescu Aurel, cl. VIII-a liceul comercial „N. Bălcescu".

Premiul II : Lie Virginia, cl. VII-a şcoala Normală „Pia Brătianu" şi Grudinschi Ştefan, cl. V-a Liceul industrial Nr. 2.

Premiul III : Zovorişteanu Camelia, cl. VI-a şcoala Normală „Elena Doamna" şi Capal V. Avram, şcoala Normală de băeţi.

COMPUNERE. **Premiul I :** Şerbănescu Maria, cl. VII-a liceul „Carmen Sylva" şi Gheorghiţă Ştefan, cl. VIII-a colegiul Naţional „Sf. Sava".

Premiul II : Miroiu Poşea, cl. VI-a Liceul Industrial „Tudora Doamna" şi Bergman Mirele, cl. V-a liceul „Cultura".

Premiul III : Eugenia Ivan, cl. VII-a şcoala Normală „Pia Brătianu" şi Băltăţeanu Mircea, cl. V-a liceul Industrial Nr. 2.

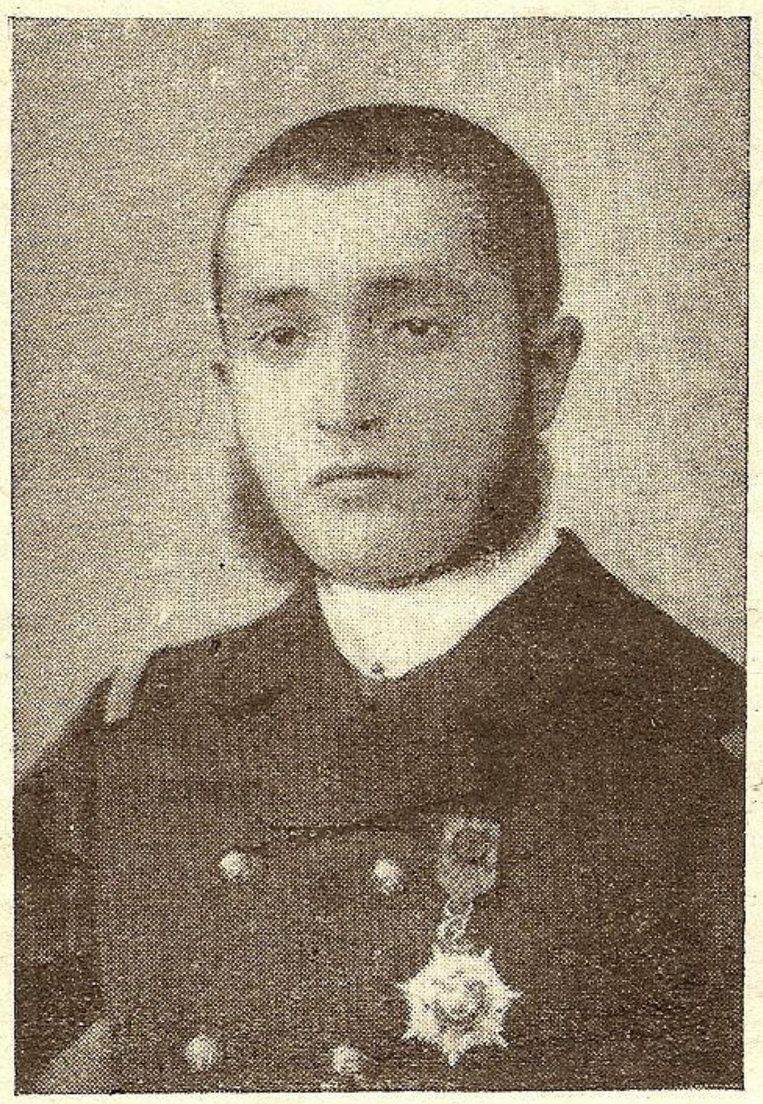
Pe lângă aceste premii s'au mai acordat şi 26 menţiuni.

Distribuirea premiilor şi menţiunilor s'a făcut de **Ziua Apelor,** Sâmbătă 30 Iunie ora 17, pe ţărmul lacului Herăstrău, la pavilionul A.M.A. (Aer şi Marină), în prezenţa d-lui Ministru al Marinei.

† Amiralul C. Perieţeanu (1864 — 1945)

Omagiul unui fost elev

In faţa mormântului întredeschis şi a sicriului ce reamintea pătucul din postul dela prova al bricului „Mircea", — alt sicriu fără capac, — n'am cutezat a-ţi *t*urbura liniştea, nici a revolta cunoscuta-ţi modestie, — şi am tăcut. Mi-a fost tamă că din înaltul cerului mă vei ameninţa iarăşi cu degetul, ca la una



Aspirantul C. Perieţeanu
la reintoarcerea dela studii din Franţa.

din conferinţele ţinute mai anii trecuţi, când plin de recunoştinţă, am îndrăsnit să-ţi pomenesc numele.

Privindu-ţi chipul ce se scobora încet, pe când bolţile vuiau tânguitorul marş funebru, valuri-valuri năvăleau amintirile ce nu au contenit nici când ai dispărut din faţa înlăcrămaţilor ochi ai bătrânilor prieteni, camarazi şi cunoscuţi, care au ţinut să fie de faţă, ca şi pe vremuri, la manevra de acostare în ultimul port, — al Veşniciei. S'au închis capacele. Cu ochii deschişi nu-ţi mai puteam vedea chipul tău senin, — dar amintirea va trăi în suflete, chiar cu ochii închişi.

Tu ai fost cel dintâi care m'ai iniţiat în tainele navigaţiei. Copilul-elev al şcoalei de artilerie, geniu şi marină, îţi sorbea învăţăturile limpezi cu care ne făceai ucenicia teoretică. Am citit şi adâncit mai târziu zeci de tratate cu sute de pagini în câte două-trei volume, — dar în clipele de nedumerire tot la modestul tău curs litografiat găseam lămurirea, rezolvarea oricărei noui probleme. Concis, în lapidare fraze, ne-ai dat nouă, elevilor tăi, *toate*, dar absolut toate priincipiile de temelie în arta navigaţiei, ferindu-te de poliloghia rătăcitoare a celor ce-şi făcuse o faimă mondială cu speculaţiunile lor.

Tu mai târziu ne-ai fost, din depărtările ce le străbăteai, îndrumătorul sufletesc în cariera noastră plină de farmec, dar şi de sbucium, de renunţări, de răspunderi.

Tu ai fost cel dintâi care, ales de un alt mare decedat, comandorul Coandă pe atunci, ai dovedit României întregi şi mai ales dregătorilor neîncrezători, că românul fiind bun la orice, poate fi şi un excelent marinar, un neîntrecut comandant de vapor. Ai purtat cu fală tricolorul nostru la început până în Bosfor, mai târziu până în Egipt şi pe întreaga Mediterana, deschizând astfel calea, prin exemplul tău, celor care, pornind pe drumurile brăzdate de tine, le-au continuat dincolo de Gibraltar până în Oceanul Inghetat: dincolo de Ocean, până la Buenos Ayres, pe Missisipi şi în Canada: dincolo de Suez, prin oceanul Indian până la Vladivistoc.

Tu ne-ai învăţat să fim modeşti. Modestia ta nu era întrecută de cât de capacitatea ta: ai preferat să rămâi până ce legile ţi-au îngăduit, numai comandant de vapor, refuzând alte posturi mai mari, de inspector şi chiar de director. Ai preferat să continui a înfrunta geruri şi călduri tropicale, viscole şi furtuni, cu vaporul drag, în locul liniştei birourilor cu aer condiţionat. Marinar ai fost o viaţă întreagă, lup de mare neînfricat, ca marinar ai ţinut să-ţi închei şi cariera.

Tu ne-ai învăţat să fim disciplinaţi: deşi cel mai vechi dintre comandanţi, deşi mai vechi chiar decât cei ce conduceau exploatarea, erai cel dintâi care ascultai fără murmur, ordinele sau dispoziţiunile inspectoratului ori direcţiei, chiar când erau de criticat.

† Amiralul C. Perieţeanu, decanul navigatorilor noştri

Tu ne-ai învăţat, pe cei care nu aveam nici un fir de păr alb pe cap, să ne îndeplinim datoria, înfruntând şi ale mării şi ale vieţii inerente tempeste, oricare ar fi consecinţele.

Tu ne-ai învăţat să ne iubim părinteşte subalternii, tovarăşii de viaţă sbuciumată, respectându-le drepturile şi demnitatea, obligând-i în acelaş timp să-şi îndeplinească la rândul lor îndatoririle la bord, de care depind siguranţa tuturor.

Tu ne-ai învățat să adorăm și să păzim neștirbit prestigiul scumpei noastre țari, simbolizată prin fâlfâetorul pavilion, ale cărui culori erau reflectate pe întinsul tuturor mărilor și oceanelor.

Tu ai fost pionierul navigației noastre comerciale, copila celei militare, creatoarea spiritului „Mircea".

Ai înfruntat cu vrednicie furtunile, necazurile vieții de mare. Cu aceeași vrednicie ai știut să navigi și pe oceanul vieții, socotind ale lui necazuri tot atât de trecătoare ca și valurile ce se prabușeau pe puntea navei. Ai avut norocul să găsești în cea care ți-a fost tovarășa vieții, un secund tot atât de devotat ca și cei pe care i-ai avut în lupta cu elementele naturii.

Azi... ai ancorat definitiv în portul veșniciei, cu conștiința împăcată, nu numai că ți-ai făcut cu prisosință datoria, dar că ai fost modelul celor pe care i-ai format, te-au urmat și ți-au continuat opera, stârnind în străinătăți admirația și în țară încrederea în marinarii noștri.

Neștearsă îți va fi amintirea, după cum neprețuită ți-a fost opera. Domnul să te odihnească!

Comandor A. Negulescu

† Amiralul I. Isbășescu

Cuvântarea d-lui Amiral Al. Stoianovici

Îndurerată familie,

Întristată adunare,

Soarta neînduplecată a voit să îndolieze sufletele noastre, prin plecarea din mijlocul nostru a aceluia care a fost Amiralul Isbășescu.

Fără a obosi prea mult pe cei din jurul său, prin suferinți grele și îndelungate, ci în liniște și în tăcere cu modestia care l-a caracterizat, Amiralul Isbășescu a luat drumul veciniciei în dimineața zilei de 29 August 1945, atunci când nici cei dragi lui, nici camarazii și nici prietenii nu se așteptau la acest desnodământ atât de grabnic.

Deaceea vestea morții sale a surprins pe toți acei care l-au cunoscut, iubit și stimat, căci Amiralul Isbășescu, dotat cu o fire blândă și înțelegătoare, era apropiat sufletește de toți cei din jurul său.

Născut pe plaiuri muscelene la 5 Martie 1881, în Com. Godeni — el a moștenit acele însușiri ale poporului român din acele locuri — care se caracterizează printr'o fire blajină, plină de bunăvoință și de omenie.

Cariera militară l-a atras chiar din copilărie, deoarece după absolvirea celor 4 clase de gimnaziu a urmat și absolvit Liceul Militar din Craiova, ca apoi intrând în 1901 în Școala Militară de Artilerie, Geniu și Marină, la absolvirea ei cu succes, să fie înălțat la gradul de Sublocotenent de Marină la 1 Iulie 1903.

Dotat cu alese și deosebite însușiri sufletești și intelectuale, drumul său în cariera armelor a fost drept și luminos. Cu aplicațiune specială pentru studii, tânărul Sublocotenent Isbășescu a înțeles să-și desăvârșească pregătirea sa ca militar și ca marinar în școlile de specialitate la care a fost trimis cât și prin continui și intense studii personale.

Astfel a urmat în 1907 cursurile Școalei de Artilerie din Livorno, după care apoi s'a desăvârșit în această specialitate — devenind curând unul din cei mai bine pregătiți artileriști ai marinei noastre — find trimis în diferite misiuni în legătură cu comenzi de armament și munițiuni pentru marină — și consultat în această materie atunci când era nevoe de o precizare a problemelor în studiu.

In cariera sa a făcut serviciul aproape la toate unitățile Marinei noastre, atât la nave cât și la uscat.

Astfel, în 1903 este îmbarcat pe Crucișetorul „Elisabeta" ca apoi în 1905 să fie ambarcat pe gloriosul bric „Mircea" — și rând pe rând îl aflăm îmbarcat pe Monitorul „Brătianu" în 1908, apoi pe Monitorul „Catargiu" la început ca secund și ulterior Comandant în timp de război în 1917 și 1918 — iar cu venirea distrugătoarelor i se încredințează pentru vrednicia și calitățile sale marinărești — comanda distrugătorului „Mărăști".

Nu mai puțin îl aflăm apoi în posturi importante la uscat ca Șef de Stat Major la Divizia de Dunăre în 1923, apoi la Direcția Marinei din Ministerul de Război — unde a funcționat ca director în 1924 — și la comenzi de M. U. ale Marinei ca: Baza Navală Maritimă în 1926, Arsenalul Marinei în 1927, Divizia

† Amiralul I. Isbășescu.

de Dunăre în 1933—1936 și Divizia de Mare în 1936—1938 — funcțiuni și comenzi în care s'a ilustrat printr'o iscusință deosebită, tact și înțelegerea situațiilor și realităților.

Deasemenea a fost trimis în misiuni speciale în străinătate — la Düsseldorf în Germania pentru recepții de pulberi, înainte de primul război mondial, ca apoi după acel război, în 1919, să fie trimis în Franța, ambarcat pe cuirasatul „Courbet" nava comandant al Flotei din Mediterana, pentru pregătire în Statul Major al acelei Flote, iar în 1920 în Anglia pentru vizitarea

distrugătoarelor engleze — din planurile de înzestrare de atunci ale marinei noastre.

In toate însărcinările ce i s'au dat, ca şi în toate funcţiunile şi comenzile ce a exercitat, Amiralul Isbăşescu s'a ilustrat printr'o temeinică pregătire, printr'un tact deosebit, prin multă iscusinţă şi printr'o binevoitoare şi camaraderească înţelegere faţă de subalternii săi — ceea ce a făcut ca în cariera sa strălucită să fie preţuit de şefii săi — stimat şi iubit de subalternii săi.

Ca marinar avea toate calităţile pentru a fi un neîntrecut Comandant. — Il vedem parcă şi acum la comanda de distrugător, cu statura lui impunătoare, ca săpată în stâncă, stând calm şi stăpân pe sine, stăpânind cu sângele lui rece pe cei de sub comanda sa, manevrând cu dibăcie nava sa, spre admiraţia noastră a tuturor — amintind pe strălucitii Comandanţi manevrieri ai generaţiei „Mircea".

Cariera de militar şi marinar a Amiralului Isbăşescu s'a remarcat deasemenea şi printr'o corectitudine şi o modestie neobicinuită, căci râvna sa nu a urmărit situaţiuni sau onoruri personale, ci el a înţeles să aducă cu toată abnegaţia, contribuţia sa pentru propăşirea marinei, instituţie de care s'a simţit totdeauna legat sufleteşte.

Deaceea, generaţia de acum de ofiţeri de marină, ca şi cele viitoare pot avea ca exemplu, de urmat — cariera luminoasă şi curată a aceluia care a fost Amiralul Ion Isbăşescu.

Ca soţ şi părinte, viaţa sa apare deasemenea remarcabilă prin corectitudine — devotament — şi deosebită dragoste pentru ai lui şi căminul său.

Iată dece, întregul personal al Marinei Regale — care l-a cunoscut, preţuit şi stimat — ne înclinăm azi cu recunoştinţă şi respect în faţa rămăşiţelor pământeşti ale Amiralului Isbăşescu Ion şi cu smerenie ne închinăm zicând :

„Să-i fie ţărâna uşoară", iar „amintirea sa să fie vecinică", Amin !

Cronica Sportivă

de Lt. PAUL EPUREANU

Inaugurarea „Strandului Tineretului"

La 7 Iulie a avut loc deschiderea oficială a „Strandului Tineretului" dela Şoseaua Kiseleff, proprietatea ministerului Educaţiei Naţionale.

Au asistat d-nii Ştefan Voitec, ministrul educaţiei naţionale, amiral Petre Bărbuneanu, subsecretar de stat al Marinei Regale, P. P. Stănescu şi Miron Niculescu, secretari generali în min. educ. naţionale, d-na Jenny Rădăceanu, Comandor Mircescu, reprezentând pe d. Preşedinte al Consiliului, C. amiral Preda Fundăţeanu, preşedintele Federaţiei de înnot, Virgil Ioan, preşedintele U.F.S.R., Neagu Boerescu, inspectorul general al educaţiei fizice şi sporturilor ; Odisie Pârvulescu, preşedintele comisiunei de coordonare a Strandului ; avoc. Alfons Vogel, Iuliu Orban, secret. g-ral O.S.P., inspector g-ral Byck, director Mirea, director Yavorsky, director Aurel Marinescu, dr. I. Alexi, d-ra Iordăchescu, comandor Negulescu, M. Savu, Emerick Freund, col. Oreste Alexandrescu, preşed. Fed. Football, Mario Desanto, Art. Vogel, prof. M. Ionescu, prof. M. Balosoche, Rendel, El. Ionescu, M. Marinescu, etc.

După vizitarea instalaţiilor Stadionului, complet refăcute după violentele bombardamente ce suferiseră, d. ministru Voitec şi Bărbuneanu, au trecut în revistă echipele sportive şi concurenţii, înnotători sindicalişti, absolvenţii cursurilor de instructor de înnot şi înnotătorii cluburilor concurente.

S'a eexcutat salutul sportiv şi oaspeţii au trecut în tribuna ridicată pe una din laturile bazinunului olimpic al Strandului.

CUVÂNTĂRILE

D. Odisie Pârvulescu, în numele Confederaţiei generale a muncii şi a comisiei de coordonare a Strandului a scos în evidenţă rolul de căpetenie al sportului în noua aşezare socială în care massele muncitoare beneficiază din plin de beneficiile sănătoasei mişcări sportive.

D-sa a arătat ajutorul de seamă dat de Ministerul Educaţiei Naţionale în această acţiune şi a terminat elogind sforţările guvernului actual de a pune la dispoziţia tuturor sportul ca mijloc de educaţie şi întărire a tineretului ţării.

D. Neagu Boerescu, în numele tineretului şcolar şi al sportivilor din U. F. S. R., a exprimat recunoştinţa tineretului din şcoli înfrăţit prin sport, aer şi lumină cu tineretul muncitoresc şi tineretul sportiv din U. R. S. S. ; pentru grija părintească pe care ministerul educaţiei naţionale le-o manifestă, punându-le la dispoziţie în mod gratuit instalaţiile Strandului, cursurile de înnot, salvare dela înnec şi instructorii necesari.

A preveni este mai bine de cât a vindeca şi un stadion face mai mult de cât două spitale pentru sănătatea obştească.

Stadionul şi Strandul Tineretului, aceste două minunate izvoare de bucurie, energie şi vlagă trupească, puse la dispoziţie de ministerul educaţiei, îşi vor îndeplini cu prisosinţă rolul lor obştesc de întărire a organismului, de prevenire a bolilor şi de bucurie socială, contribuind la creiarea unor viitori cetăţeni robuşti şi sănătoşi într'o Românie, puternică, liberă şi democratică.

D. Iuliu Orban aduce salutul Organizaţiei Sportului Popular şi exprimă mulţumiri pentru puternicul aport al ministerului educaţiei naţionale în pregătirea nouilor generaţii de tineret prin cultură şi sport.

Cuvântarea d-lui C. Amiral Preda Fundăţeanu, Preşedintele Federaţiei de înnot.

Domnilor Miniştrii,
Doamnelor, Domnilor,
Tineret sportiv,

Solemnitatea deschiderii oficiale a strandului Kiselef sub patronajul M.E.N. reprezintă pentru prietenii înnotului o adevărată sărbătoare de înălţare sufletească, o primă de încurajare dată natăţiei şi în acelaş timp o preocupare şi un sens al răspunderii.

Inălţare sufletească pentru că prezenţa oficialităţii în mijlocul tineretului sportiv şi a îndrumătorilor lui, nu este o simplă formalitate şi un fast, ci o credinţă şi o datorie pentru lupta care se dă şi care caută să dovedească că sportul este o morală, este o mentalitate, este un avânt sufletesc, este un patrimoniu comun tuturor, indiferent de poziţia socială sau de avere şi deci un factor de unire naţională.

Răspundere, fiindcă acest tineret care se desvoltă şi înfloreşte sub ochii noştri, aşteaptă să se realizeze mijloacele necesare — bazinele şi piscinele — cari trebue să asigure promovarea integrală a sportului înnotului.

Răspundere, fiindcă nu s'au învins obstacolele cari stau încă în

cale, acea fobie pentru apă a tuturor straturilor sociale, acele prejudecăţi care ne domină şi ne aduc la strand sau la plaje mai mult pentru exhibiţii, pentru modă, pentru rafinamentul şi cultul luxului şi mult mai puţin pentru practicarea antrenamentuli în vederea valorificării biologice a individului.

Nataţia trebue să devină sport organizat, cu metodă, cu spirit sportiv, cu un duh care să pătrundă în adâncurile straturilor sociale, şi să ne înveţe binefacerile apei, nu ca simplă bălăceală sau din plăcerea senzaţiilor pe care le dă atingerea cu ea, ci ca o devenire şi preocupare pentru menţinerea vigoarei fizice şi morale.

Din această preocupare trebue să se recruteze acele elite de seriozitate, de agerime sportivă, de spirit de jertfă, de caracter, de dragoste de libertate şi dreptate şi mai presus de toate, de grija pentru sănătatea fizică care să fie exemplele vii pentru educarea maselor.

Practica înnotului nu trebue să fie un lux, pierdere de timp, făcută sporadic sau la întâmplare. Ei trebuiau să aparţină tuturor, să dee un stil vieţii naţionale şi să tindă la formarea virtuţilor cetăţeneşti — omul de calitate.

In acest crez înţelege Federaţia de Nataţie să fie în slujba tuturor categoriilor sociale. Vom lupta ca să se formeze curentul de opinie sănătoasă, să cultivăm cadrele, pentruca în fiecare colţ de ţară, în fiecare sat, oraş, în fiecare atelier sau fabrică, în fiecare instituţie particulară sau de stat să se construiască mijloacele şi să se utilizeze binefacerile apei, oriunde aceste posibilităţi există.

F.R.N. încurajează atât iniţiativă particulară pe care o consideră ca celulă organică a sportului, cât şi toate vârstele şi categoriile sociale.

Sunt şi astăzi mentalităţi cari consideră perimat sportul particular, socotindu-l ca un apanaj al luxului şi de castă. Se comite aceeaşi greşală pe care a comis-o timp de 30 ani însăşi Şcoala şi instituţiunile publice cari refuzau tineretului sau intelectualilor practicarea sporturilor.

Sportul din iniţiativa particulară a fost făclia care a contribuit la formarea mentalităţii în favoarea sportului şi motorul care a îndemnat oficialitatea să-şi facă datoria.

In analele evoluţiei sportive din ţara noastră contribuţia iniţiativei particulare însemnează perioada de iluminare şi de eroism a sportului românesc, căci la îndemnul şi munca generoasă a câtorva inimoşi în pas cu vremea, fără deosebire de clasă sau avere s'a dat lupta pentru integrarea sportului în viaţa socială a României. Pentru prezent se cere mai mult. Acest prezent angajează un viitor şi un destin, viitorul şi destinul neamului românesc.

Războiul, cu cortejul nenorocirilor şi lipsurilor a debilitat tineretul dela sate şi oraşe, lucrătorii în fabrici, pe cărturarii Academiilor şi Universităţilor pe funcţionarii instituţiilor publice şi particulare.

Pentru redresarea valorilor biologice şi regenerarea masselor nu trebue să precupeţim nici timpul nici mijloacele. Trebuesc soluţii tari, radicale.

Astăzi, rezolvarea problemei depăşeşte atât posibilităţile sportului particular cât şi ale Federaţiei de Nataţie, aceste mijloace aparţin acum departamentelor cari trebuie să soluţioneze dezideratele impuse de transformările pe cari le trăim şi cari se cer insistent pentru opera de însănătoşire a neamului.

In primul rând credem că sarcina creării mijloacelor revine Ministerului Educaţiei Naţionale, care prin intermediul tuturor şcolilor dela primar, la secundar şi universitar, să formeze barajul prin care să se treacă tot tineretul căruia trebue să i se dea în plus o armă în lupta de cucerire a vieţii şi a stilului ei. Deviza trebue să fie „toţi şcolarii să ştie înnotul". Federaţia de Nataţie este pregătită să pună la dispoziţie directivele şi cadrele de instructor înnotători. Odată cu diploma de absolvire a şcoalei şi diploma de sportiv înnotător.

Această legiferare este aşteptată de mult şi a devenit de ordine publică. De asemenea, Ministerului Marinei îi revine sarcina, prin organele de propagandă, Liga Navală, etc. să pregătească interesul pentru apă şi să organizeze excursiile pe toate apele României sau în afara hotarelor, pentru ca toate categoriile sociale să cunoască tainele, frumuseţile şi binefacerile contactului cu apa.

Din acest punct de vedere Ministerul Marinei şi în special Liga Navală prin stăruitoarea propagandă pe care o duce de ani de zile a sprijinit şi a creat acest interes în special pentru tineretul şcolar.

Nici o instituţie n'a activat aşa de intens în favoarea sportului nataţiei ca Liga Navală.

Revine Ministerului Muncii, Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale sarcina să sprijine M.E.N. şi să contribue anual la realizarea bazinelor şi piscinelor. Cu drept cuvânt între mijloacele de profilaxie şi regenerarea biologică, strandurile şi piscinele sunt şi trebue să fie considerate de către Ministerul Sănătăţii nu ca sarcini inutile, ci ca posibilităţi reale, în acţiunea de înviorare şi regenerare a neamului.

Cu cât, masele mari ale poporului vor utiliza strandul şi piscina ca educaţie a înnotului şi antrenamentului, cu atât va fi nevoie de mai puţine medicamente şi asistenţă medicală în viitor pentru opera de însănătoşire a neamului.

Primăriile municipiilor, oraşelor şi satelor să dea contribuţiunea lor la această sarcină. De sigur, preocupări de urbanistică şi higienă, dar tot aşa şi preocupări şi răspundere pentru educaţia fizică a cetăţenilor. Nu este dar admisibil ca atunci când s'a construit un bazin în piaţa Regina Maria să i se schimbe destinaţia şi să devină hală de aprovizionare. Nu este admisibil ca apa caldă şi aerul cald pentru răcirea apei dela uzina Grozăveşti să se piardă inutil fără a fi utilizate la fulcţionarea unei piscine acoperită de care este lipsită capitala. Ce lucrări minunate s'au realizat în Ungaria cu astfel de piscine şi banii investiţi s'au recuperat în timp foarte scurt.

Viaţa socială de astăzi ne sileşte la o trăire fizică şi mentală a cărei sinteză este sacrificarea sănătăţii spre a obţine o valorificare socială. Aceasta este sinonim cu accelerarea uzurei. La orice maşină uzura se împiedică prin ungere. La indivizi şi popoare prin organizarea recreaţiei şi prin cultul sportului. Nici un sport nu e mai complet şi mai necesar ca sportul nataţiei. Odată realizate mijloacele, el nu mai costă nimic. In schimb dă mult, dă însutit. Cheia soluţiei stă în creearea de mijloace cari constituesc cea mai sănătoasă propagandă. F.N.R. nu le are. Stranduri şi piscine, cât mai multe şi peste tot unde există un curent de apă. Numai astfel înnotul va deveni un sport naţional, şi o mândrie a ţării, minunat înzestrate cu atâtea cursuri de apă, lacuri, izvoare, Dunăre şi Mare.

F.R.N. a pregătit planul şi directivele şi e gata să pornească cu vigoare la luptă pentru a capta masele poporului la practicarea înnotului.

Iată de ce iniţiativa M.E.N. de a prelua strandul Kiselef şi Obor sporăm că o vor urma şi altele, atât pentru satisfacerea marelui public cât şi pentru sportul nautic prin acordarea permiselor sau gratuităţilor pentru cluburile nautice, pentru muncitori şi tineret este o binevenită măsură şi o meritată laudă pe care o aducem în numele sportivilor F.R.N. d-lui Ştefan Voitec Ministru al Educaţiei Naţionale căruia îi mulţumim cu toată recunoştinţa noastră. Deasemenea şi colaboratorilor Domniei-Sale.

Anul acesta F.R.N. a început activitatea prin organizarea unei şcoale de instructori de înnot ce vor fi trimişi să facă educaţia tineretului şcolar şi muncitoresc. Va organiza în colaborare cu O.S.P. campionatele naţionale, regionale şi diverse antrenamente. Acesta este un plan modest, un început. Deviza este să ajungem la ţintă : „înnotul sport naţional".

Numai aşa vom întoarce pe Români cu faţa la apă şi numai atunci socotim că vom fi învredniciţi de recunoştinţa masselor care aşteaptă să li se lumineze calea spre binefacerile contactului cu apa.

*

Este un discurs program, din care rezultă deviza sportului nataţie ca sport naţional, preocuparea de a convinge departamentele interesate la educaţia fizică a neamului, să construiască mijloacele, astfel ca acest sport să devină o şcoală a naţiunii pentru antrenament şi recreaţie organizate şi nici decum instrumental vreunei

politici sau reprezentaţii spectaculoase. Din acest punct de vedere, cuvântarea Preşedintelui F.R.N. se menţine pe linia corectă şi demnă, închinată sportului pur, exclusiv în slujba Ţării şi pentru toate clasele sociale.

CUVÂNTAREA D-LUI ST. VOITEC MINISTRUL EDUCAŢIEI NAŢIONALE

D. Ştefan Voitec, ministrul educaţiei naţionale, arată că spre deosebire de regimurile dictatoriale trecute care au concesionat Strandul unor întreprinzători comerciali, dornici de câştig, a înţeles a pune, în mod cu totul gratuit pentru tineretul şcolar şi muncitoresc şi cu preţuri foarte reluse pentru funcţionari sindicalişti şi ostaşi, instalaţiile Strandului, înzestrat cu toate cele necesare.

Vremurile înoitoare de astăzi, impun să punem la îndemâna tuturor, aerul, soarele şi apa. Sportul, sănătatea şi bucuria de viaţă, pentru toţi tinerii, fără deosebire de credinţă, avere şi clasă socială, iată lozinca care trebuie să călăuzească pe toţi educatorii noilor generaţii.

D-sa termină mulţumind tuturor acelora care au colaborat cu personalul Ministerului, întru realizarea Strandului şi în special Confederaţiei generale a muncii, O.S.P. şi U.F.S.R., şi făgăduieşte că va acorda întregul său concurs tuturor acelora care se străduiesc să pregătească noui generaţii puternice, sănătoase şi dornice de muncă pentru reconstruirea ţării..

PROGRAMUL SPORTIV

A urmat un bogat program de concursuri de înnot : 100 m. stil liber, brasse şi spate, pentru domni, 100 m. brasse şi 50 liber pentru doamne, 50 m. liber juniori, concursuri între sîndicalişti, Ştafeta mixtă 3x50 m. spate, brasse, crawl ; curse comice cu lumânarea şi cu plăcinta, şi sărituri dela trambulină, execuatte de campionul Lascu.

Concursurile au fost urmărite cu mult interes de numeroasa asistenţă, care a răsplătit cu aplauze susţinute, strădaniile înnotătorilor şi organizatorilor.

A urmat o frumoasă demonstraţie a jocului de polo pe apă.

Solemnitatea s'a încheiat cu distribuirea numeroaselor premii oferite de O.S.P. şi de Ministerul educaţiei naţionale.

Candidaţii absolvenţi ai cursului de canotaj.

Sub auspiciile F. R. Canotaj s'a ţinut pe lacul Floreasca la cabana F. R. Canotaj dela 1 Iunie la 15 Iulie, un curs de canotaj, predat de d-na A. Mureşanu, absolventă A.N.E.F., d-nii : I. Minculescu (G. Elect.) şi Alex. Ştefănescu (Distrib.). Cursul a fost frecventat de 150 persoane, elevi, studenţi, studente, funcţionari, funcţionare şi muncitori, dintre care au absolvit în prima serie un număr de 35 candidaţi. Menţionăm că înscrierile au atins cifra de 300 de elevi canoteuri, dar lipsa materialului şi-a mijloacelor de transport au redus numărul la jumătate. Candidaţii absolvenţi ai cursului de canotaj în ordinea grupărilor sunt : **Politehnica :** Bozea C-tin, Pârvu Grigore, Tedorescu Sergiu, Măşariu Liviu, Hanga Coriolan, Georgescu Petre, Ţuţuria I., Leandru M., Sporea Romulus ; d-rele studente, Voiculescu Valentina şi Angelescu V. ; **Liceul C.F.R. Aurel Vlaicu :** Niculescu Eduard, Focşa Remus, Divarie Fl., Cătui Gh., Marion V. ; **Lic. Industrial No. 2 :** Cociung C-tin, Pascu V., Bogdan D., Zaharescu N., Iordănescu I. ; **Sub. de Stat al Marinei :** d-nele : Georgescu Sofia, Georgescu Elena, Cornişel C-ţa, d-nii : Grigoraş Vasile, Spornic Alex., Puran Emilian, Leonard Gh., Parascu Panait.

PROGRAMUL CAMPIONATELOR DE VELE

In şedinţa F. R. Vele, ţinută subt Preşedinţia d-lui Robert Fournarache, în prezenţa d-lor : Avocat C. Teişanu (A.M.A.), Lt. Comandor I. Stoian (Y.C.R.R.), I. Kindler (Astra), Ing. Victor Gelles, Secretar G-l şi Locot Paul Epureanu, Secretar de presă, s'au fixat datele campionatelor la F. R. Vele, după cum urmează : 2 Septembrie, lacul Herăstrău, Yole Olimpice „Campionatul Feminin" ; 6 Septembrie „Campionatul Naţional Juniori" ; 8—9 Septembrie „Campionatul Naţional Seniori" ; 23 Septembrie, lacul Snagov „Campionatul Naţional de Star".

Inceperea cursurilor de înnot pentru sindicalişti şi elevi.

Cursurile de înnot pentru sindicalişti şi elevi, organizate de O. S. P. şi anunţate la vreme tineretului din instituţii şi şcoli, au intrat în faza înfăptuirilor. Ele au început la cele două stranduri Obor şi Kiselef, în ziua de 1 Iulie şi vor avea misiunea să iniţieze pe viitorii înotători în tainele sportului nautic.

In acest scop, o comisie numită de federaţia de specialitate şi compusă din d-nii: Lt. C-dor I. Stoiculescu, Paul Stroescu şi Mario de Santo, au examinat lista celor propuşi să ocupe posturle de instructori ai acestor cursuri şi au numit pe următorii :

La strandul Obor :

Instructorii : Aurel Zlătescu, Gigy Huzărescu, Petre Roşescu şi Honoriu Guguianu.

La strandul Kiselef :

Instructorii : Paşca Rusu, Manole Florescu, L. Lăzărescu, Dan Chiris, D-ra O. Mânzărescu şi Mario de Santo.

In total au fost numiţi zece instructori cari au primit o serie de instrucţiuni în legătură cu desfăşurarea activităţii lor.

Viforul Dacia invingător în concursul de natatie pentru Cupa „Toma Panaitescu". Secţia de natatie „L. N. R." se claseaza a II-a.

Duminică 8 Iulie s'a desfăşurat la strandul Tineretului „Kiseleff" un concurs de natatie pentru Cupa „Toma Panaitescu" cu următorul rezultat :

100 m. liberi d-ni : Seria I-a : 1. Gh. Marinel (L.N.R.) — 1 m. 13 s. ; 2. Piciu Fiscehr (V. D.) — 1 m. 14 s. ; 3. Dumitrescu N. (L.N.R.) — 1 m. 15 s.

100 m. liberi d-ni : Seria II-a : 1. T. Rosenberg (Macabi) — 1 18s. ; 2. H. Segall (Macabi) — 1 m. 18 s. 4/10 ; 3. T. Patrulea (C.F.R.) — 1 m. 25 s.

100 m. brasse (piept) d-ne : 1. E. Nicolescu (V.D.) — 1 m. 44 s. ; 2. S. Lebenson (Macabi) — 1 m. 59 s.

100 m. brasse (piept) juniori : Seria I-a : 1. Georgescu (V. D.) — 1 m. 35 s. 3/10 ; 2. Constantinescu (C.F.R.) — 1 m. 37 s. ; 3. Munteanu (L.N.R.) — 1 m. 39 s.

100 m. brasse (piept) juniori : Seria II-a : 1. Ion N. (C.F. R.) — 1 m. 44 s. 9/10 ; 2. Paraschiv (L.N.R.) — 1 m. 48 s. ; 3. Florescu (St. Rom.) — 1 m. 59 s.

100 m. brasse (piept) juniori : Seria III-a : 1. Folbert (St. Rom.) — 1 m. 42 s. ; 2. Apetiti (St. R.) — 1 m. 54 s.

100 m. spate d-ni : Seria I-a : 1 Piciu Fischer (V. D.) — 1 m. 32 s. ; 2. Hociung P. (C.F.R.) — 1 m. 32 s. 8/10 ; 3. Rusu I. (V. D.) — 1 m. 34 s.

100 m. spate d-ni : Seria II-a : 1. I. Slăvescu (V. D.) — 1 m. 25 s. ; 2. M. Lebelsohn (C.F.R.) — 1 m. 34 s. 8/10 ; 3. Dumitrescu N. (L.N.R.) — 1 m. 40 s.

100 m. liber d-ne : 1. Fulvia Grigoriţă (V.D.) — 1 m. 34 s. ; 2. Beby Dumitrescu (C.F.R.) — 1 m. 59 s. 9/10 ; 3. Leny Dumitrescu (L.N.R.) — 2 m. 15 s.

100 m. liber juniori : 1. Gh. Marinel (L.N.R.) — 1 m. 18 s. 2/10 ; 2. Picu Traian (L.N.R.) — 1 m. 23 s. ; 3. Ganga August (C.F.R.) — 1 m. 25 s.

Ştafeta 3x100 mixt d-ni : 1.Viforul Dacia (I. Fischer, Munteanu, I. Slăvescu) — 4 m. 26 s. ; 2. Viforul Dacia II (Rusu, Jan Bart, Mitoşenini) — 4 m. 31 s. ; 3. L.N.R. (Gh. Marinel, H. Guguianu, N. Dumitrescu) — 4 m. 35 s.

100 m. brasse (piept) d-ni : 1. Munteanu D. (V.D.) — 1 m. 29s. ; 2. Hatz (C.F.R.) — 1 m. 33 s. 6/10 ; 3. H. Guguianu (L.NR,) — 1 m. 35 s.

100 m. spate d-ne : 1. E. Nicolescu (V.D.) — 1 m. 53 s. ; 2. M. Ungureanu (Macabi) — 2 m. 2 s. $^{3}/_{10}$; 3. Leny Dumitrescu (L.N.R.) — 2 m. 20 s.

100 m. spate juniori : Seria I : 1. M. Lebelsohn (C. F. R.) — 1 m. 34 s. $^{4}/_{10}$; 2. Ganga Augustin (C.F.R.) — 1 m. 38 s. $^{5}/_{10}$; 3. Ionescu C. (St. Rom.) — 1 m. 44 s.

100 m. spate juniori : Seria III : 1. Petit R. (L.N.R.) — 1 m. 42 s. ; 2. Niculescu (t. R.) — 1 m. 51 s. $^{2}/_{10}$; 3. Friedman (Macabi) — 1 m. 55 s.

Punctajul totalizat : 1. Viforul Dacia — 44 puncte ; 2. Liga Navală Română — 20 p. ; 3. C.F.R. — 19 p. ; 4. Macabi — 6 p.

Al III-lea coacurs sindical de înnot.

Continuând opera de popularizare a natației în lumea sindicalistă secția de înnot din Confederația Generală a Muncii, a organizat Duminică 8 Iulie, la strandul Obor un concurs sindical de înnot cu următorul rezultat :

50 m. liber juniori : 1. Gabor Iosif (Vulcan) — 39 s. ; 2. Fâtu Marin (Vulcan) — 42 s. ; 3. Bârlogeanu Gh. (Icar) — 44 s. ; 4. Boşcu Tănase (C.F.R.) — 45 s. ; 5. Tudor Ilie (D. Traiană) — 46 s. ; urmați în ordine : Constantinidi A. (S.F.I.P.A.), Stere Ioan (Vulcan), Iordache Petre (Vulcan), Bănuț I. (C.F.R.), Tudor Nic. (Icar), Preoteasa N. (C.F.R.), Anghel Gh. (Vulcan), Grossu M. (C.F.R.), Prisăcaru A. (ASSAM), Mihăilescu D. (C.F.R.).

100 m. spate d-ni : 1. Bidrinscki Gh. (Larom ent) — 1 m. 50 s. ; 2. Segaloff I. (Frisch) — 1 m. 54 s. ; 3. Neamțu Șt. (Vulcan) — 1 m. 58 s. ; 4. Katz Bebe (B-ca de Credit Român) — 1 m. 59 s. ; 5. Vodanovici G. (Scor) — 2 m. 01 s.

100 m. liber d-ni : 1. Euceanu Otto (Vulcan) — 1 m. 52 s. ; 2. Simionescu P. (Tip. Bucovina) — 1 m. 58 s. ; 3. I. Höneny (Sind. Const.) — 2 m.

50 m. liber avansați : 1. Neamțu I. (Vulcan) — 37 s. $^{5}/_{10}$; 2. Crăciun D. (Icar) — 39 s. ; 3. Marin Nicolae (Icar) — 39 s. $^{2}/_{10}$; 4. Todiriu Nic. (Icar) — 42 s. $^{2}/_{10}$; 5. Rusoi Gh. (C.F.R.) — 43 s. $^{8}/_{10}$; 6. Iancu Ion (Icar) — 43 s. $^{8}/_{10}$; 7. Dinu Gh. (C.F.R.) — 44 s.

Concursul de natație de la Timișoara.

In cadrul unei opere de binefacere, pentru ajutorarea copiilor muncitorilor și țăranilor de pe valea Jiului, s'a desfășurat Duminică 8 Iulie, la Timișoara un concurs de înnot cu următorul rezultat :

100 m. liber d-ni : 1. Bohunitzki (C. F. R.) — 1 m. 08 s. ; 2. Cârnu (ILSA) — 1 m. 16 s. $^{4}/_{10}$; 3. Ciuclea (ILSA) — 1 m. 16 s. $^{8}/_{10}$.

200 m. brasse (piept) d-ni : 1. Weinraich (ILSA) — 3 m. 13 s. $^{4}/_{10}$; 2. Norman (ILSA) — 3 m. 24 s. $^{2}/_{10}$; 3. Heller (ILSA) — 3 m. 43 s.

400 liber d-nii : 1. Bohunitzki (C.F.R.) — 6 m. 34 s. ; 2. Iritz (ILSA) — 6 m. 58 s. $^{8}/_{10}$; 3. Armitescu (C.F.R.) — 7 m. 22 s.

Ștafeta 4 x 100 m. liber d-ni : 1. ILSA (Sternberg, Bagiu, Cârnu, Ciulea).

66 m. liber juniori : 1. Culiner (C.F.R.) — 50 s. $^{6}/_{10}$; 2. Dubovan (ILSA) — 52 s. $^{6}/_{10}$; 3—4. Mansz — Poper (ILSA) — 54 s.

66 m. brasse (piept) juniori : 1. Heller (ILSA) — 51 s. ; 2. Culiner (C.F.R.) — 57 s. ; 3. Petö (RCMT) — 58 s.

66 m. spate juniori : 1. Morariu (ILSA) — 1 m. 03 s. ; 2. Schmidt (Ind.) — 1 m. 04 s. $^{2}/_{10}$; 3. Popovici (ILSA) — 1 m. 08 $^{6}/_{10}$.

200 m. brasse (piept) d-ne : 1. Ambruș (ILSA) — 1 m. 52 s. $^{4}/_{10}$; 2. Murarescu (ILSA) — 1 m. 55 s. $^{3}/_{10}$; 3. Reiser (C.F.R.) — 1 m. 55 s. $^{8}/_{10}$.

66 m. brasse (piept) d-ne : 1. Ambruș (ILSA) — 1 m. 07 s. $^{8}/_{10}$; 2. Keinger (ILSA) — 1 m. 10 s. $^{3}/_{10}$; 3. Bonfert (C.F.R.) — 1 m. 11 s. $^{6}/_{10}$.

Campionatul școlar de înnot al Timișoarei

Campionatul Școlar de înnot din localitate, disputat la bazinul ILSA a înregistrat următoarele rezultate tehnice :

100 m. crawl : Cârnu (D. Loga) 16,8.
33 m. crawl fete : Klinger (Lic. Izr.), 27,5.
66 m. spate : Filip (D. Loga), 59,2.
33 m. spate fete : Ambrus (Carmen Sylva), 31,8.
400 m. crawl : Iritz (Lic. Industrial), 7:11,2.
100 m. brasse fete : Ambrus (Carmen Sylva), 1:48,7.
33 m. crawl, elevi sub 12 ani : Schael (D. Loga), 25,7.
66 m. crawl : Cârnu (D. Loga), 46,5.
100 m. brasse : Heller (Lic. Izr.), 1:33.
4x100 ștafeta : Liceul Industrial, 6:24,4.
33 m. spate fete : Ambrus (Carmen Sylva), 31,8.

Candidați reușiți la examenul de „timonier pentru vele „categoria drum".

Joi 12 Iulie, s'a ținut la pavilionul Yacht Club București, sub auspiciile F. R. Vele, de subt Președinția d-lui Robert Fournarache, examenul de timonier categoria „Drum" pentru brevetul eliberat de F. R. Vele. Au fost declarați reușiți : **D-na Margareta Kindler,** Synhaefe Roberto, Budișteanu Șerban, Demetriad Alexis, Stahl Virgil, George Nour, Radu Gherghel, Manu Paul.

Demetriad Alexis învingător în regata amicală Y. C. B.

Subt conducerea d-lui Locot. Paul Epureanu dela F. R. Vele, s'a desfășurat joi 12 Iulie, la pavilionul Yacht Club București o regată amicală cu următorul rezultat : 1. Demetriad Alexis, 2. Budișteanu Șerban, 3. Navasard N, 4. Synhaefe Roberto, 5. I. Kindler.

La natație secția L. N. R. de înnot câștigă 9 probe din 11.

Sâmbătă 14 Iulie, s'a desfășurat la strandul Obor, un concurs nautic organizat de regiunea Muntenia. Menționăm rezultatele secția de înnot a L.N.R. de subt conducerea d-lui Paul Stroescu, care prin perseverența și munca depusă a răușit să formeze un mânunchi de înnotători și înnotătoare ce va conta mult în rezultatele obținute în propaganda înnotului de către Federația Română de Natație. Inregistrăm următoarele rezultate :

100 m. liber domni : 1. Dumitrescu N. (L. N. R.) — 1 m. 15 s. $^{3}/_{10}$; 2. Fredi Rosenberg (Macabi) — 1 m. 18 s. $^{4}/_{10}$; 3. Segall Zeno (Macabi) — 1 m. 24 s.

100 m. brasse (piept) domni : 1. Guguianu H. (L.N.R.) — 1 m. 32 s. ; 2. Economu Virgil (Vif. Dac.) — 1 m. 37 s. 3. M. Constantinescu (C.F.R.) — 1 m. 37 s. $^{6}/_{10}$.

100 m. brasse (piept) d-ne : Susane Cojocaru (Macabi) — 1 m. 59 s. $^{8}/_{10}$; 2. Mireille Abramovici (Tir) — 2 m.

100 m. brasse (piept) juniori : Seria I-a : 1. Munteanu S. (L.N.R.) — 1 m. 35 s. ; 2. Petit Richard (L.N.R.) — 1 m. 38 s. $^{4}/_{10}$; 3. Ion Niculae (C.F.R.) — 1 m. 43 s. **Seria II-a :** 1. Precu M. (L.N.R.) — 1 m. 46 s. ; 2. Petit Zin (L-N.R.) — 1 m. 47 s. $^{7}/_{10}$; 3. Tudorache M. (St. Rom.) — 1 m. 53 s.

100 m. spate juniori : 1. Petit Richard (L.N.R.) — 1 m. 36 s. $^{8}/_{10}$; 2. Niculescu Ion (St. Rom.) — 1 m. 51 s. $^{4}/_{10}$; 3. Hugo Laudberg (A.S.T.) — 1 m. 52 s.

100 m. liber juniori : 1. Bădulescu C. (L.N.R.) — 1 m. 32 s. ; 2. Veliu Al. (St. R.) — 1 m. 32 s. $^{8}/_{10}$; 3. Dumea St. (St. R.) — 1 m. 43 s.

50 m. brasse (piept) băeți : 1. Scordaliu N. (L.N.R.) — 45 s. $^{8}/_{10}$; 2. Coconașu I. (L.N.R.) — 47 s. $^{2}/_{10}$; 3. Mustață M. (St. Rom.) — 55 s. **Seria II-a :** 1. Rădulescu Dima (Tir) — 48 s. $^{4}/_{10}$; 2. H. Landberg (Tir) — 50 s. ; 3. Halcu Z. (Macabi) — 54 s.

50 m. liber băeți : Seria I-a : 1. Bădulescu C. (L.N.R.) — 40 s. ; 2. Scordaliu N. (L.N.R.) — 43 s. ; 3. Costea Alex. (St. R.) — 47 s. $^{2}/_{10}$. **Seria II-a :** 1. Veliu Alex. (St. R.) — 38 s. $^{8}/_{10}$; 2. Ilie Ion (St. R.) — 39 s. ; 3. Spătaru Aurel (St. R.)) — 49 s.

50 m. brasse (piept) fetițe : 1. Ioniță Maria (L.N.R.) — 1 m.

2. Toma Tincuţa (St. R.) — 1 m. 3 s. $^{4}/_{10}$; 3. Popescu Sanda (St. Rom.) — 1 m. 04 s. $^{6}/_{10}$.

Ştafeta 3x100 mixt : 1. L.N.R. I (Vogel A. (spate) — H. Guguianu (brasse-piept) — Nicu Dumitrescu (crawl) — 4 m. 39 s. $^{8}/_{10}$; 2. L.N.R. II : (Petit Ricahrd (spate) — Munteanu (brasse-piept) — N. Petrescu (crawl) — 4 m. 45 s. $^{8}/_{10}$; 3. C.F.R. (Hociung — M. Constantinescu — Bebe Petrescu.

„Cupa Helveţia" a fost cucerită de echipajul Costi Hurmuziade—Elena Cucu.

Duminică 15 Iulie, s'a desfăşurat sub auspiciile F. R. Vele şi în organizaţia Yacht Clubului Regal Român, o regată de ambarcaţiuni tip „Star", pentru Cupa „Helveţia" donată de d-l Jean Stroechlen, ataşatul legaţiei elveţiene. După o luptă strânsă, cu vânt tare din pupă cupa „Helveţia" a fost cucerită de echipajiul Costi Hurmuziade (Y.C.B.) — Elena Cucu (YC.B.).

Secţia de natajie a Ligii Navale Române, cucereşte la mare luptă „Cupa Vladimîr Siniaver".

Duminică 29 Iulie, s'a desfăşurat la strandul Obor, un concurs de înnot pentru „Cupa Vladimir Siniaver", care a revenit după o luptă strânsă între clubul de natajie C.F.R. şi secţia de natajie L. N. R., înnotătorilor noştri, conduşi de d-l Paul Stroescu, neobositul conducător al secţiei de natajie L.N.R., care a promovat numeroase speranţe tinere în sportul înnotului. Rezultatele tehnice au fost următoarele :

200 m. liber d-ni : — 1. I. Slăvescu (Vif. D.) — 2 m. 43 s. $^{2}/_{10}$; 2. N. Dumitrescu (L.N.R.) ; 3. F. Petrescu (L.N.R.),

100 m. piept (drasse) d-ne : 1. Nuţi Mărgineanu (C.F.R.) — 1 m. 43 s; 2. Henriette Nicuulescu (V. D.); 3. Şerban Elena (L.N.R.).

200 m. piept (brasse) d-ni : 1. T. Rotter (Macabi) — 2 m. 08 s.; 2. M. Constantinescu (C.F.R.) ; 3. N. Dumitrescu (L.N.R.),

100 m. piept (brasse) juniori ; 1. I. Georgescu (V.D.) — 1 m. 33 s. $^{6}/_{10}$; 2. M. Constantinescu (C.F.R.) ; 3.R. Petit (L.N.R,),

100 m. piept (brasse) d-ni : 1. D. Munteanu (V.D.) — 1 m. 26 s. $^{8}/_{10}$; 2. Honoriu Guguianu (L.N.R.) — 1 m. 28 s. $^{8}/_{10}$; 3. G. Dobrescu (L.N.R.).

100 m. spate d-ni : I. Slăvescu (V.D.) — 1 m. 25 s. ; 2. Walter B. (L.N.R.) — 1 m. 25 s. $^{8}/_{10}$; 3. M. Lebensohn (C.F.R,),

100 m. spate juniori : 1. R. Petit (L.N.R.) — 1 m. 34 s. $^{2}/_{10}$; 2. Rosenberg Olaf (C.F.R.) ; 3. Niculescu I. (C.F.R.).

Ştafeta 4x100 m.l iber d-ni : 1. Liga Navală Română (N. Dumitrescu, M. Bădulescu, Tr. Picu, Gh. Marinel) ; 2. C.F.R. (Floreştenuu, Neamţu, Rosenberg, Ţapu)).

Ştafeta 3x100 mixt d-ne : 1. C.F.R. (Nuţi Mărgineanu, Iova E., Leny Dumitrescu) ; 2. L.N.R. (Matache Maria, Şerban Elena, Dumitrescu Elena).

50 m. liber copii : 1. Ilie I. (Stadiu Român) — 37 s. ; 2. Neamţu F. (C.F.R.) ; 3. Veliu A. (St. R.).

50 m. piept (brasse)) copii : 1. Scordaliu C. (L.N.R.) — 44 s. ; 2. Coconaşu I. (L.N.R.) ; 3. I. Neagu (C.F.R.),

Clasamentul general : 1. Liga Navală Română — 33 puncte ; 2. C.F.R. — 32 p. ; 3. Viforul Dacia — 23 p.

La sfârşitul probelor,d -l Avocat Ticu Vârgo, a înmânat frumosul trofeu d-lui Paul Stroescu, conducătorul secţiei de natajie L.N.R. Comitetul Central L.N.R. aduce pe această cale mulţumirile sale, atât conducătorul secţiei de natajie, d-lui Paul Stroescu, cât şi înnotătorilor L. N. R.-işti, care duc flamura spiritului marinăresc şi a iubiri de apă, la isbânda sigură a promovării înnotului în masele populare şi tinereşti.

Cupa de water-polo U. F. S. R. a fost câştigată de echipa Cluj.

In cadrul turneului triunghiular de înnot Bucureşti — Cluj — Timişoara, s'a ţinut în zilele de 4, 5 şi 6 August şi un match de water-polo, între echipele reprezentative ale oraşelor triunghiulare, la care s'a adăugat şi echipa Baia-Mare care a revenit după o luptă aprigă echipei oraşului Cluj care a totalizat 5 puncte. Celelalte rezultate au fost : Bucureşti 4 p., Baia Mare 2 p., Timişoara 1 p. Solemnitatea înmânării Cupei U.F.S.R. s'a desfăşurat la Ştrandul Kiseleff, unde d-l C. Amiral Preda Fundăţeanu, Preşedintele F.R. Natajie, a înmânat cupa căpitanului echipei Cluejne A. Kelemen. O.S.P., a dăruit cu această ocazie numeroase plachete, jucătorilor clasaţi în echipa I-a şi celor ce s'au distins din celelalte echipe.

Campionatele regionale de Canotaj, s'au desfăşurat în organizaţia O. S. P. şi F. R Canotaj.

Duminică 5 August, s'au desfăşurat pe lacul Herăstrău, în prezenţa d-lui Comandor Eugniu Săvulescu, Preşedintele F. R. Canotaj, şi Fr. Stössel delegatul O.S.P., Campionatele Regionale de Canotaj cu următoarele rezultate tehnice :

Skiff 1 seniori 1000 m. : Campion regional **Gh. Bunescu (Distrib.)** — 3 m. 29 s. $^{2}/_{10}$;

Caiac 1 d-ne, 1000 m. : Campion regional **Yca Tănăsescu (D. d. Ducă)** — 5 m. 14 s. $^{1}/_{5}$.

Caiac 1 juniori, 1000 m. : Campion regional **I. Finescu (Y.C.B.)** — 3 m. 52 s.

Caiac 1 seniori, 1000 m. : Campion regional **I. Postolache (C. F. R.)** — 4 m. 41 s. $^{1}/_{5}$.

Skiff 2 juniori, 1000 m. : Campion regional **Yacht Club Bucureşti** (Tiberiu Grad — I. Coreni) — 3 m. 35 s. $^{2}/_{5}$.

Caiac 2 d-ne, 1000 m. : Campion regional **Dor de Ducă** (Yca Tănăsescu—Tilly Colias) — 5 m. 13 s.

Skiff 4 + 1 d-ne, 1000 m. : Campion regional **Yacht Club Bucureşti** (M. Ispas — Ileana Teodorescu — K. Hurmuziade — Elena Cucu — V. Finescu) — 4 m. 27 s.

Skiff 2 seniori, 1000 m. : Campion regional **Dor de Ducă** (I. Minulescu — Oct. Orban) — 4 m. 27 s. $^{2}/_{5}$.

Skiff 4 + 1 juniori, 1000 m. : Campion regional **Metropola** (P. Petrescu — E. Petrescu — D. Minculescu — I. Voicu — P. Barkani) — 3 m. 11 s.

Caiac 2 mixt, 1000 m. : Campion regional **Dor de Ducă** (Yca Tănăsescu — I. Miulescu) — 4 m. 58 s.

Skiff 4 + 1 seniori, 1000 m. : Campion regional **Yacht Club Bucureşti** (I. Finescu — V. Hozan — C. Florescu — Jan Bakker — V. Finescu) — 3 m. 29 s. $^{3}/_{5}$.

Cupa General Victor Dombrowski din matchul triunghiular de înnot Bucureşti-Cluj- Timişoara, a fost cucerită de echipa Bucureşti, cu 65 puncte.

In prezenţa d-lui C. Amiral Preda Fundăţeanu, Preşedintele Federaţie Române de Natajie şi a d-lor Iuliu Orban, Secretar General O.S.P., Odissie Pârvulescu, Preşedintele Comisiei Sportive din Centrala C.G.M., Comandor A. Negulescu, Secretar General al Ligi Navale Române, Comandor I. Niculescu, Secretar General al Comisiei Române pentru aplicarea Armistiţiului, Mihail Savu, fost Preşedinte al F.R.S. Apă, Lt. Comandor I. Stoiculescu, Secretar General al F.R. Natajie, Paşca Rusu, Preşedintele Regionalei de Natajie Muntenia, Dr. I. Siligeanu, membru al F.R. Natajie, Dr. Legyel, Secretar General O.S.P, Baia Mare, Pop Vasile, Secretar General O.S.P. Cluj, Leiterdörfer, Egon Horn şi E. Freund delegaţii O.S.P. Bucureşti, Iorgu Arsenie, Teo Krantz, Mihail Focşa, maestru de înnot Telefon Club, Toma Panaitescu, dela bazinul „Tir", Iuliu Marcovici şi Locot. Paul Epureanu, dela F.R. Canotaj, s'au desfăşurat Sâmbătă 4 şi Duminică 5 August, matcuhl triunghiular de înnot Bucureşti — Cluj — Timişoraa, pentru cupa General Victor Dombrwski, cu următooarele rezultate tehnice :

100 m. spate d-ni : I. Slăvescu (Buc.) — 1 m. 25 s. $^{5}/_{10}$.

100 m. piept (brasse) d-ne: N. Mărgineanu (Buc.) — 1 m. 44 s $^{5}/_{10}$

100 m. liber juniori : Gh. Marinel (Buc.) — 1 m. 12 s. $^{6}/_{10}$.

200 m. piept (brasse) d-ni: Al. Munteanu (Buc.)) — 1 m. 13 s. $^{4}/_{10}$

400 m. liber d-ni : A. Kelemen (Cluj) — 6 m. 02 s.

Ştafeta 3x100 mixt d-ne : Cluj (B. Covaci — M. Bocu — M. Ballo)) (dra B. Covaci, a stabilit un nou record naţional cu această ocazie, înnotând 1 m. 35 s. 100 m. spate, vechiul record a fost de 1 m. 39 s. $^{5}/_{10}$ 100 m. spate d-ne).

200 m. liber d-ni : A. Kelemen (Cluj) — 2 m.37 s. $^{4}/_{10}$

100 m. spate juniori : Kanyadi I. (Cluj) — 1 m. 27 s. $^{5}/_{10}$

100 m. piept (brasse) d-ni : 1.. L. Weinreich (Timişoara) — 1 m.25 s. $^{4}/_{10}$; 2. E. Patrichi (Buc.) — 1 m. 26 s. $^{3}/_{10}$

100 m. liber d-ne : M. Ballo (Cluj) : — 1 m. 36 s. $^{1}/_{10}$

3 x 100 mixt d-ni : Timişoara (Sterbentz — L. Weinreich — Bohunintzki).

100 m. liber d-ni : 1. A. Kelemen (Cluj) — 1 m. 06 s. ; 2. Bohunitzki (Timişoara) — 1 m. 06 s. $^{2}/_{10}$; 3. Varadi (Cluj) — 1 m. 10 s. $^{5}/_{10}$

100 m. piept (brasse) juniori : 1. Heller (Timişoara) — 1 m. 29 s. 2. Levai (Buc.) — 1 m. 29 s. $^{2}/_{10}$; 3. Haltz (Cluj) — 1 m. 29 s. $^{8}/_{10}$

100 m. spate d-ne : Baly Covaci (Cluj) — 1 m. 37 s. $^{8}/_{10}$ (record naţional).

4x100 m. liber d-ni : 1. Cluj (A. Bâra, Györfi, Varadi, Kelemen) — 4 m. 51 s. $^{4}/_{10}$; 2. Bucureşti (P. Fischer, C. Mitoşeni, Gh. Marinel, I. Slăvescu) — 5 m. 00 s. $^{2}/_{10}$; 3. Timişoara A (Novac, Sterbentz, Giuglea, Bohumintzki) — 5 m. 01 s.

50 m. liber copii : 1. Bagiu (Timişoara) — 31 s. $^{4}/_{10}$; 2. A. Bădulescu (Buc.) — 35 s. $^{8}/_{10}$; 3. Ilie Ion (Buc.) — 37 s. $^{4}/_{10}$

50 m. piept (brasse) copii : 1. Bagiu C. (Timişoara) — 40 s. $^{3}/_{10}$; 2. I. Scordaliu (Buc.) — 44 s. $^{3}/_{10}$

50 m. piept (brasse) fetiţe : 1. I. Bocu (Cluj) — 47 s. ; 2. M. Ambruş (Timişoara) — 47 s. $^{8}/_{10}$

50 m. spate copii : 1. Bagiu C. (Timişoara) — 44 s. $^{2}/_{10}$; 2. I. Niculescu (Buc.) — 46 s. $^{2}/_{10}$

50 m. liber copii Seria II-a : A. Rădulescu (Buc.) — 36 s. $^{6}/_{10}$

La sărituri, Campionul Naţional al României, Alex. Lascu şi elevul său N. Sibianu, au făcut săriturile obligatorii, adăugând la punctajul echipei Bucureşti, un număr suficient de puncte pentru ca trofeul donat de d-l General Victor Dombrowski, Primarul Capitalei, să revină echipei Bucureşti, nu fără emoţii şi luptă din greu. Cupa a fost înmânată de D-l C. Amiral Petre Fundăţeanu, Preşedintele F. A. Natăţie, d-lui Johny Slăvescu, Căpitanul Echipei Bucureşti. Numeroase plachete O. S .P. au răsplătit concurenţii individual, răsplătind astfel perseverenţa şi tenacitatea individuală, în lupta pentru propagarea sportului nautic în massele populare.

Clasamentul general a dat următorul punctaj : Bucureşti 65 p., Cluj 62 p., Timişoara 24 p.

Viforul Dacia şi C. F. R., învingători în campionatul de polo pe apă.

In campionatul regional de polo, jocurile au fost aprig disputate şi au dat câştig de cauză formaţiilor Viforul Dacia şi C.F.R., care au învins pe C.F.R. II şi noul club „Vova S. C.", înfiinţat de prietenii şi colegi regretatului jucător Vova Siniaver, decedat în anii de prigoană fascistă.

V. DACIA — C.F.R. II 6—1 (2—0)

C.F.R II : Popescu Caton, Vasiliu, Năstăsescu, Hociug, Ganga, Petrescu, Dima.

V. DACIA : Krantz, S. Golman, Gh. Rusu, Slăvescu, Fischer, Manoliu, Mitoşeriu.

Au marcat în ordine : Manoliu, Fiscehr, Hociung (C.F.R.), Fischer, Slăvescu, Manoliu, Manoliu.

A condus d. E. Freund.

Partida a fost la îndemâna viforiştilor în repriza a doua când echipa feroviară a cedat din cauzţa oboselii.

S'au remarcat Slăvescu, Manoliu şi Fischer dela învingători şi Năstăsescu şi Vasiliu dela C.F.R.

C.F.R. I—VOVA S. C. 3—1 (2—0)

C.F.R. I : Iacobini, Patulea, Floreşteanu, Satmari, Ganga, Belkei, Teodorescu.

VOVA S. C. : Stein, Vârgolici, Vogel B., Kimbaum, Toth, Florescu, Molnar.

Au marcat Satmari, Satmari, Bilkei, Toth (Tir).

Noul club „Vova S. C." a făcut o figură remarcabilă. Având un portar de bună clasă în Dorel Ştein, doi fundaşi hotărâţi în Ticu Vârgolici şi Dicu Kimbaum, „Vova S. C." a neutralizat atacul ceferist.

A fost nevoie ca C.F.R. să se întrebuinţeze serios ca să poată obţine victoria.

Jocul a fost viu şi a reţinut atenţia asistenţei.

S'au remarcat în afară de cei citaţi, Bebe Vogel şi Manole Florescu iar dela C.F.R., Patulea, Satmari şi Bilkei.

Deschiderea sezonului de sporturi nautice din Moscova.

Sănătatea trupească a oricui individ, indiferent de rasă, neam, sau religie, este un factor determinant de creaţie, în mijlocul omenirii, acest furnicar, care voieşte ceva, un trai mai bun, o înţelegere pentru o viaţă mai uşoară şi îndestulată. Apropierea popoarelor prin unicul scop, sănătatea fizică, este astăzi, mai mult ca oricând, un strigât al tuturor şi-o luptă a fiecăruia. Oare medicul, te întreabă cine eşti ? de unde eşti ? ce religie ai sau ce rasă te-a zămislit ? Nu ! El este acelaşi pentru toţi, gata la sacrificiul şi la datorie.

Şi conducătorii sportivi fac un fel de medicină, sau mai bine zis, dau reţete pentru sănătate. Oare ei trebuiesc să întrebe sportivi de ce religie sau rasă sunt ? Sănătate ! este astăzi strigătul desnădăjduit al omenirei întregi. Racile unui războiu mai mult decât inconştient şi monstruos, trebuesc vindecate, pe toată suprafaţa globului pământesc. Copii, tineretul şi adulţii, de ambele sexe au suferit, frigul şi ploile, oboseala şi nemâncarea, desnădejdii sufleteşti şi tensiuni nervoase. Cine să-i repare ? Viaţa în aer liber, sportul, cumpătarea şi mişcarea. Şi aceasta pentru toţi copiii şi tineretul din întreaga omenire, deci un ce comun al tuturor naţiilor şi popoarelor, raselor şi indivizilor. Sportul ! Unirea omenirei pentru sănătate, vigoare şi energie, pentru a face din indivizi oameni de muncă, producători, iar nu suferinzi desgustători. Iată lupta omenirii şi apropierea popoarelor între ele. Intr'un discurs ţinut la solemnitatea inaugurării anului sportiv la Federaţia Română de Canotaj şi Turism Nautic, d-l Ministru, S. S. al Marinei, Amiral Petre Bărbuneanu, şi-a spus cu hotărâre gândul d-sale despre sporturi „sper că înfăptuirile în sporturi, între popoare, este cehzăşia, unei legături trainice pentru viitor". Şi aşa va fi. Apropierea noastră de mari noştri aliaţi, U.R.S.S., naţiunea Americană şi poporul Britanic, este chezăşia legăturilor trainice a României de mâine. Şi pentrucă, condeiul este cel mai aproape de a se putea face o legătură imediată să, descriem serbarea, deschideri sezonului de sporturi nautice din Moscova, pentru a ne apropia şi noi de vechii vâslaşi ai mult cântatei ape, Volga.

Cu tot timpul posomît, ziua deschiderii strandului „Săgeata" al Uniunii Sovietice, a strâns o mulţime numeroasă. Ţărmurile de granit ale râului Moscova, erau pline de sportivii şi locuitorii Capitalei, veniţi pentru serbarea deschiderii sezonului sporturilor de apă. Defilarea vâslaşilor îmbrăcaţi în costume frumos colorate, precum şi cursele desfăşurate au prezentat un program interesant. Muzicile cântă şi pe alocuri se zăresc dansatori. Drapelele multicolore, fâlfâe uşor în bătaia vântului, deasupra mulţimii.

Participanţii curselor, reprezentanţi a nouă grupări sportive, fiecare în formaţii de 24 echipieri sunt lângă bărci. Pentru ultima oară înainte de concurs controlează forcheţii, strâng curelele, încă odată îşi aranjează vâslele.

Exact la orele 12 începe defilarea. In sunetele marşului vâslaşii se aranjează în faţa steagului în culorile clubului. Primind defilarea, reprezentantul Comitetului Central, Sorokin, spune că din

ultimii ani, acesta este primul sezon al sporturilor de apă, în timp de pace.

In anii de război, vâslaşii sovietici, dintre care mulţi erau pe front, n'au întrerupt practicarea sportului lor preferat. Sezonul de vară 1945, cu un calendar mai bogat în întâlniri amicale, premite să fie deosebit de interesant.

Sub sunetele imnului sovietic, maestrul de sport, Alexei Smirnov ridică **drapelul.**

— „Sezonul sportiv e deschis ! La start !", se aude comanda. Vâslaşii fug la bărcile lor şi le dau drumul la apă.

ORDINEA CONCURSURILOR

Sunt două semifinale masculine şi două feminine. Din fiecare semifinală, trei bărci care au reuşit cel mai bun timp intră în finală.

Cu privirile încordate, spectatorii urmăresc mişcările repezi ale sportivilor, îmbrăcaţi în alb-albastru (clubul „Dinamo"), bleumarine („Durevesnik"), alb („Torpedo") şi altele.

INVINGATORII

Premiul „challange", pe echipe al Uniunii Sovietice e câştigat, ca şi anul trecut în 2' 1", două minute una secundă, de echipa „Aripi Sovietice".

Locul doi a fost ocupat de colectivul clubului „Torpedo", al uzinei de locomotive „Stalin", locul trei de colectivul institutului energetic din Moscova „Molotov„.

Locul întâi individual la bărbaţi a fost câştigat de quartetul asociaţiei „Aripi Sovietice" ; vâslitor Sevruc, cârmaciu Calughin. La locul doi s'a clasat tânăra echipă a aceluiaşi club ; vâslaş Kovnatov.

La acest imens succes sportiv al tineretului, un mare merit a avut antrenoarea comandor maestru de sport Anna Tozhinoi.

Cupa „Marinei" a fost cucerită de Asociaţia Sportivă „Metropola"

In ziua de 15 August, Sf. Maria patronul Marinei Regale Române, s'a desfăşurat pe lacul Herăstrău, în prezenţa d-lor : Amiral Bogdenco, Petre Bărbuneanu, Ministru S. S. al Marinei, Gh. Tătărăscu, Vice-Preşedinte al Consiliului de Miniştrii, General Colonel Susaicov, General Vinogradov, I. G. Maurer, S. S. Interne, General Botcu Comandantul Pieţii Bucureşti, P. Constantinescu-Iaşi Ministru Propagandei, General Vasiliu-Răşcanu, Ministru de Război, Petre Bejan, ministru, etc., un concurs sportiv nautic, cu următoarele rezultate :

Bărci Militare 8 + 1 : Echipa Yachtului Regal „Luceafărul".
Skiff 4 + 1 : A. S. Metropola.
Caiac 1 d-ni : I. Miulescu (Dor de Ducă)).
Caiac 2 d-ni : Gh. Bunescu—I. Zelic (Distribuţia).
Gig 2 + 1 d-ni : D. Zugrăvescu—I. Lupulescu (B.N.R.).
Caiac 2 d-ne : Nautica Bucureşti.
Caiac 2 d-ni : Seria I-a B.N.R. — Seria II-a Dor de Ducă..
Caiac 2 mixt : Nautica Bucureşti.

Pentru canotaj cupa „Marinei" a fost decernată A. S. Metropola la proba de Skiff 4 + 1. Această cupă este challenge şi se va disputa în fiecare an de Ziua Marinei între cluburi pentru proba de skiff 4 + 1.

INNOT :

Brasse d-ne : Ivonne Senco (C.F.R.).
Brasse d-ni : Poposcu Caton (C.F.R.).
Spate d-ni : Olaf Rosenberg (C.F.R.).
Crawl d-ni : Mirea Mircea (C.F.R.).
Sărituri : Garo Ohanian (C.F.R.).

FILIALELE L.N.R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Bacău	Col. C-tin C. Ionescu	La Subinspectoratul P. P.
2. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
3. Braşov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
4. Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică.
5. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniţă Asan
6. Constanţa	C-dor P. Zlatian	Bul. Independenţei, 71
7. Craiova	Lt.-Col. Ing. A. Iliescu	Str. Ecat. Teodoroiu, 95
8. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Plantelor, 8
9. Giurgiu	G-ral D. Petrovici	Prefectura judeţului
10. Moldova Veche	Col. Theodorini Theodor	La căpitănia portului
11. Piatra Neamţ	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura judeţului
12. Sighişoara	Prof. Babeş	La prefectura judeţului
13. Sinteşti (Ilfov)	C-dant Emil Paraschivescu	Primăria Sinteşti
14. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
15. Tg. Ocna	Col. Enescu	La judecătoria mixtă.
16. Timişoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul judeţului	La Clubul „Renaşterea".
17. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
18. T. Măgurele	Lt.-col. Laurenţiu Nicolau	La căpitănia portului
19. Turnu Severin	V. Netta	La şantierul naval

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA WILSON No. 15, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt cele din pagina doua a copertei. Inscrierile și plata cotizațiilor se fac la sediul Centralei sau prin încasatorul nostru, d. Marin Gh. Gârțoman, Bulev. Al.-a I. Cuza 26 A (Tel. 7.49.64) care vine la domiciliul solicitanților.

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Wilson, 15 București I, Telefon 5.71.08.

DELA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE POT PROCURA URMATOARELE:

Comentarii asupra războiului submarin, de R. Ciocârdel	Lei	100
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„	100
A. B. C. marinăresc în 5 limbi	„	2000
Nuvele marinărești de Delatyras și Scarlat Preajbă	„	500
Thalassa, de Al. Bilciurescu	„	500
Din aspectele mării și din viața marinarilor pe întinsul apelor, de C'Amiral C. Negru (3 vol.)	„	600
Războiul de croazieră, de Caius Bredicearu	„	500
Elogiul Mării, de I. Gr. Perieteanu	„	100
Istoricul submarinelor de Avram Tira	„	700
Marea ca isvor de inspirație în poezia românească, de comandor N. Cristescu	„	100
Tradițiile vieții de apă ale poporului românesc, de Apostol Culea	„	100
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu	„	50
Noua metodă de înnot, de Lt. Epurearu Paul	„	100
Gabriele d'Annunzio, cântărețul mărilor italice, de I. Gr. Perieteanu	„	100
Plaja satului — Sporturile de apă la sate, de Apostol D. Culea și Prof. Victor Cojocaru	„	200
I. Gr. Perieteanu, poet al mării, de Al. Bilciurescu	„	100
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăți, după șase picturi executate de Lt. Comandor Cosăceanu	„	1000
I. Gr. Perieteanu, Trei poeți români cântăreți ai mării	„	100
Al. Bilciurescu, muzica și marea	„	100
L. N. R., Cum să ne construim o barcă (vâslitul)	„	100
N. Salgiu, Paradoxele Mării Negre	„	100
Am. C. Negru, Din psihologia marinarului	„	100
Al. Bilciurescu, Cristofor Columb	„	100
Moș Delamare, Intre cer și apă	„	200
Albumul navelor, de pictorul D. Știubei	„	600
Insigna L. N. R.	„	500
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15×30 cm.)	„	1000
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25×50 cm.)	„	2000
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40×80 cm.)	„	4000
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2×80 cm.)	„	10000

Pentru provincie costul transportului 600 lei recomandat

TARIFUL PUBLICITĂȚEI:

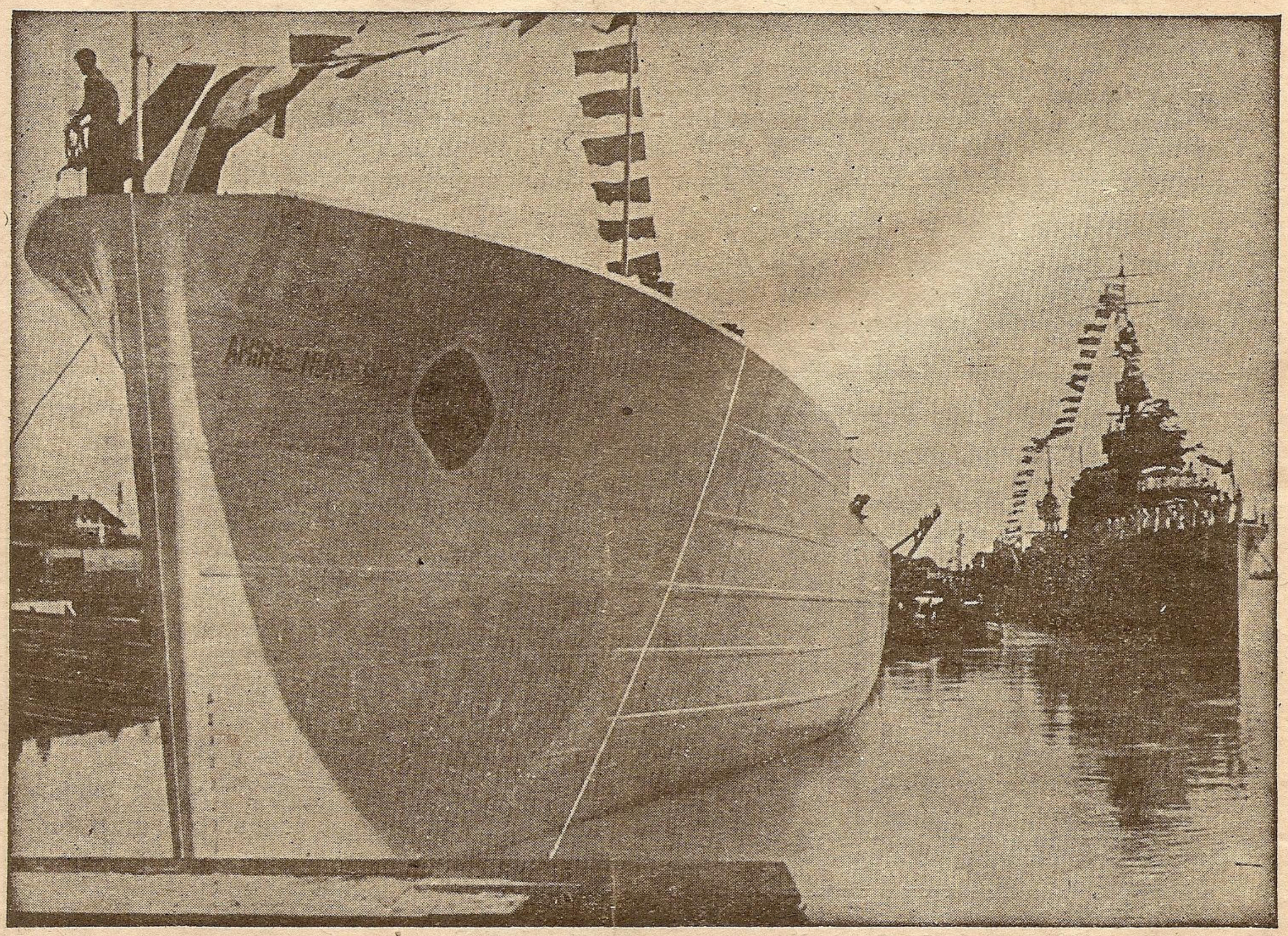
	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	10.000.—	8.000.—	5.000.—
3 luni	20.000.—	15.000.—	10.000.—
6 „	30.000.—	20.000.—	15.000.—
12 „	50.000.—	30.000.—	20.000.—

ŞANTIERELE NAVALE GALAŢI S. A.

CAPITAL SOCIAL LEI : 550.000.000

Direcţiunea Generală
BUCUREŞTI
Str. Cometa No. 33
Tel. 2.18.26

Şantierele
GALAŢI
Str. Şalupei No. 23
Tel. 17.03



CONSTRUCŢII DE NAVE DE RAZBOI ŞI COMERCIALE
REPARAŢIUNI LA ORICE FEL DE NAVE
DIVERSE LUCRARI MECANICE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Wilson No. 15. — Bucureşti I.

Domnului .....

Comuna .....

Judeţul .....

. Standard Graphica — Marvan"

LEI 200